W CZERWCOWYM SŁOŃCU

Foto: Z. Kadziewicz

SKRZYDLATA POLSKA

NR 23 (830) • 4. VI. 1967 • ROK XXIII/XXXVII • CENA 2 ZŁ

VI SAMOLOTOWY RAJD DZIENNIKARZY I PILOTÓW

DNIA 20 maja br. rozpoczął się zlotem do Lublina VI Samolotowy Rajd Dziennikarzy i Pilotów organizowany w tym roku z okazji 25 rocznicy powstania PPR oraz 50 rocznicy Rewolucji Październikowej. Bierze w nim udział 40 załóg, w tym jedna z Węgier. Po wylądowaniu na lotnisku Radawiec uczestnicy rajdu udali się do Fabryki Samochodów Ciężarowych, gdzie zapoznali się z produkcją największego zakładu przemysłowego Lublina.

Wieczorem w salach Wojewódzkiej Rady Narodowej w Lublinie nastąpiło oficjalne otwarcie rajdu. Przybył na nie wicepremier Zenon Nowak, który jest przewodniczącym Komitetu Honorowego VI Rajdu, wiceminister Obrony Narodowej gen. dyw. Grzegorz Korczyński, gospodarze I etapu: I Sekretarz KW PZPR Władysław Kozdra, przewodniczący Prezydium WRN w Lublinie Paweł Dąbek.

Otwarcia VI Rajdu dokonał gen. dyw. G. Korczyński, który w swoim wystąpieniu bardzo wysoko ocenił jego znaczenie, a następnie omówił jego rolę w dziedzinie popularyzacji zagadnień ludowej obronności.

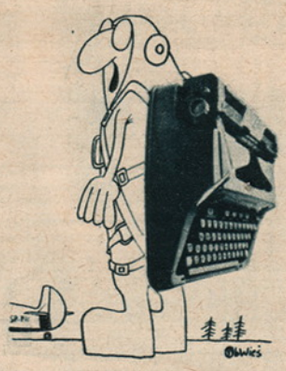
Generał powiedział m. in.:

„Nigdy dotychczas problemy obronności nie miały takiej wagi, takiej bazy i takiej ostrości. Stąd też chciałbym wyrazić serdeczne podziękowanie organizatorom rajdu za to, że w swoim programie znaleźli miejsce dla zagadnień, którymi nasz system — system obrony terytorialnej zajmuje się na co dzień.

Wdzięczność nasza jest tym większa, że w rajdzie uczestniczy wielu wybitnych dziennikarzy, którzy — sądzimy — do problematyki ludowej obronności będą wracali również i po rajdzie.

Jest o sprzęt Aeroklubu i o jego pilotów; i nikogo nie trzeba przekonywać, że właśnie Aeroklub jest jedną z tych społecznych organizacji, która w dziedzinie przygotowań obronnych spełnia dużą rolę. Popularyzacja problematyki lotniczej zatem jest również przysługą dla spraw obronności. Miejmy nadzieję, że wasze dziennikarskie zainteresowania, że wasze pióra dobrze przysłużą się również lotnictwu."

Do uczestników rajdu zwrócił się również wicepremier Z. Nowak, podkreślając, iż tegoroczny rajd ma na celu popularyzację różnorodnych tematycznie i istotnych dla naszego życia zagadnień. Można go uważać za najważniejszy rajd



SZLAKIEM PARTYZANCKIM

Cieszy nas również fakt, że sam rajd, który spełnia poważne funkcje polityczno-propagandowe, urasta do imprezy wciąż poważniejszej, że uczestniczą w nim wciąż lepsze pióra i najlepsi piloci. Że swoim zasięgiem objął on również bratnie kraje socjalistyczne, że tą drogą również i nasza problematyka wykroczyła w roku ubiegłym poza granice Polski. Sądzę, iż nie bez znaczenia pozostaje i ten fakt, że już samo uczestnictwo dziennikarzy w rajdzie wiąże pióra i prasę z zagadnieniami ludowej obronności.

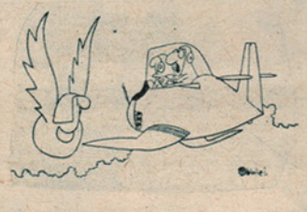
Rajd organizowany jest przecież przez Aeroklub, oparty ze wszystkich, które dotychczas się odbyły.

W czasie uroczystości ogłoszono wyniki I etapu. Miło nam donieść, że zwyciężyła w nim załoga **„Skrzydlatej"**: pil. **Zdzisław Dudzik** (Aeroklub Warszawski) i nasz kolega redakcyjny red. **Jerzy Zarębski**, która zdobyła 135 pkt. **Drugie miejsce zajęła załoga „Żołnierza Wolności"**: kpt. pil. **T. Sliwak** (wojska lotnicze) i mjr **Cz. Goliszewski** — 125 pkt, trzecia była załoga **„Wiraży"** (Pogorzelski — Kaznowski).

W niedzielę, 21 maja, uczestnicy rajdu udali się w Lasy Parczewskie na miejsce największych walk partyzanckich okresu II wojny światowej. W lasach tych, gdzie przed 25 laty toczyły się krwawe boje z okupantem hitlerowskim, odbyło się spotkanie dziennikarzy i pilotów z byłymi partyzantami i mieszkańcami okolicznych miejscowości, którzy w okresie walk wspomagali walczące oddziały AL i GL. Następnie odbyły się pokazy terenowego oddziału samoobrony terytorialnej, który zademonstrował sprawną obronę wsi przed pozorowanym atakiem nieprzyjaciela.

22 maja br. rozegrano II etap rajdu na trasie Lublin — Radom. Konkurencja polegała m. in. na znalezieniu obiektów przedstawionych załogom na trzech zdjęciach.

Radom przyjął niezwykle serdecznie uczestników rajdu, których zadziwił przede wszystkim świetną organizacją. Po przylocie na lotnisku odbyła się konferencja prasowa z władzami miasta, po czym piloci i dziennikarze udali się do Studzianek, gdzie płk **Janusz Przymanowski** zapoznał uczestników rajdu z historią wsi oraz przebiegiem słynnej bitwy II wojny światowej, w której brała udział brygada pancerna im. Bohaterów Westerplatte.



23 maja uczestników rajdu gościły serdecznie radomskie zakłady pracy, a po południu dziennikarze spotkali się z **Głównym Inspektorem Lotnictwa gen. dyw. pil. Janem Raczkowskim**. Po konferencji z generałem, który omówił aktualne sprawy szkolenia lotniczego i odpowiedział na szereg pytań, instruktorzy OSL zademonstrowali w locie odrzutowe samoloty szkolno-treningowe TS-11 „Iskra". Kilku dziennikarzy odbyło również loty pasażerskie na „Iskrze".

II konkurencja lotnicza rajdu okazała się dość trudna, bowiem zaledwie 10 załóg (na 41 startujących) odnalazło trzy obiekty z fotografii. Pierwsze miejsce w II konkurencji zdobyła załoga **„Stolicy"**: **Stanisław Bryzgalski** (Aeroklub Śląski) i red. **Tadeusz Pajda** — 230 pkt; drugie — załoga **„Wiraży"**: pil. **K. Pogorzelski** i red. **B. Kaznowski** — 225 pkt, a trzecie załoga **„Trybuny Ludu"**: pil. **W. Kwiatkowski** (Aeroklub Warszawski) i red. **K. Baranowski** — 220 pkt.

24 maja rozegrano trzecią konkurencję lotniczą na trasie Radom — Kielce. Czwartą konkurencję przeprowadzono na trasie Kielce — Wrocław. Oficjalne zamknięcie Rajdu nastąpiło 27 maja. Najlepszym pilotem imprezy okazał się Zdzisław Dudzik z Aeroklubu Warszawskiego, a dziennikarzem Bogdan Kaznowski z „Wiraży". Ostateczne wyniki VI RDiP są następujące:

1) **Pogorzelski — Kaznowski („Wiraże")** — 1 298 pkt;
2) **Dudzik — Zarębski („Skrzydlata Polska")** — 1 293 pkt;
3) **Bryzgalski — Pajda („Stolica")** — 1 271 pkt;
4) **Kwiatkowski — Baranowski („Trybuna Ludu")** — 1 198 pkt;
5) **Tajchman — Horoszkiewicz (PR — Katowice)** — 1 193 pkt.

Relacje z Rajdu oraz szczegółowe wyniki podamy w następnych numerach.

(yy)

RADZIECKIE ŚMIGŁOWCE NA OKĘCIU

W drodze na Międzynarodowy Salon Lotniczy i Astronautyczny zatrzymał się 20 maja br. na warszawskim lotnisku Okęcie zespół radzieckich śmigłowców, które są obecnie eksponowane na wystawie w Paryżu.

Szczególną uwagę zwracały dwa typy Mi-6, jeden w wersji przeciwpożarowej (dowódca śmigłowca — pil. doświadczalny, Bohater Związku Radzieckiego Jurij Garnajew), drugi — pasażerskiej (60 miejsc w luksusowej kabinie). Typ Mi-10K (dowódca statku Lew Własow) reprezentował wersję budowlano-montażową (udźwig do 13 ton), podobnie jak i Mi-8 przeznaczony również do prac tego samego typu; może on być też przystosowany do przewozu ładunków lub 32 pasażerów. Zrozumiałą sensację na Okęciu wywołał demonstrowany po raz pierwszy przez ZSRR publicznie za granicą śmigłowiec konstrukcji Kamowa typu Ka-25 (na zdjęciu u góry).

Szefem zespołu radzieckich śmigłowców, które w drodze z Moskwy do Paryża lądowały w Warszawie jest Włodzimierz Otdielencew.

Obszerniej o śmigłowcach radzieckich na Okęciu napiszemy w jednym z kolejnych numerów. (y)

Foto: R. Witkowski

STEFAN RÓŻYCKI donosi z Lubina:

15 PILOTEK STARTUJE W II OGÓLNOPOLSKICH ZAWODACH SZYBOWCOWYCH KOBIET

NA lotnisku w Lubinie nastąpiło 14 maja uroczyste otwarcie II Ogólnopolskich Zawodów Szybowcowych Kobiet. Na starcie stanęło 14 zawodniczek polskich oraz reprezentantka Węgier — Aniko VIMMER. Po uroczystym otwarciu zawodów przez Dyrektora Naczelnego Kombinatu Miedziowego mgr. inż. Tadeusza Zastawnika oraz przedstawicieli władz partyjnych i administracyjnych Lubina zawodniczki otrzymały wiązanki kwiatów i wyruszyły na start.

Pierwszą konkurencją był przelot po trasie trójkąta 107 km: Lubin — Nowe Miasteczko — Wierzbowa — Lubin. Niestety, rozmyte burze nie pozwoliły na ukończenie i zaliczenie konkurencji. Najdalej zaleciała Majewska, której do mety i zaliczenia konkurencji zabrakło tylko 6 km. Następnego dnia, 15 maja, niezbyt przychylna aura nie pozwoliła w ogóle na wyciągnięcie szybowców na start.

Pierwszą zaliczoną konkurencję rozegrano dopiero 16 maja. Jako zadanie dnia wyznaczono przelot po trasie trójkąta 158 km na trasie Lubin — Nowe Miasteczko — Leszno — Lubin. Szybki rozwój cumulusów i silne wznoszenia napawały nadzieją, że tym razem konkurencja będzie udana. Niestety, rozmyte burze, które występowały na pierwszym boku trójkąta (Lubin — N. Miasteczko), zmusiły do lądowania w niewielkiej odległości od lotniska aż 8 zawodniczek. Z Nowego Miasteczka do Leszna doleciało 7 zawodniczek. Na punkcie w Lesznie wylądowały dalsze 3 pilotki: Sylwanowicz, Kostka i Kamińska. Z pozostałej czwórki tylko Paszyc dotarła do mety, po prawie czterogodzinnym locie. Tuż przed metą lądowały Pelagia Majewska i Lucyna Krzywonos, a w połowie trzeciego boku Grażyna Rzepecka.

A oto oficjalne wyniki I konkurencji: 1. Maksymiliana **Paszyc** (Wrocław) — 158 km (1 000 pkt., V = 46 km/h); 2. Pelagia **Majewska** (Warszawa) — 142 km (788 pkt.); 3. Lucyna **Krzywonos** (Warszawa) — 132 km (720 pkt); 4. Grażyna **Rzepecka** (Włocławek) — 120 km (630 pkt); 5—7 Danuta **Sylwanowicz** (Warszawa) — 105 km (518 pkt.); 5—7. Irena **Kostka** (Gdańsk) — 105 km (518 pkt.); 5—7 Wiera **Kamińska** (Białystok) 105 km (518 pkt.). Miejsca od 8 do 15 zajęły kolejno: **Gadomska, Kuberska, Pokorska, Lizończyk, Aniko Vimmer, Badura, Bortel i Sliwak** — wszystkie po 0 pkt.

REKORD SPADOCHRONOWY W ŁODZI

W nocy z 20 na 21 maja br. skoczek Aeroklubu Łódzkiego Grzegorz Miliński, podjął próbę pobicia rekordu krajowego w skoku z wysokości 1 500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu. W dwóch skokach Miliński uzyskał średnią odległość od środka krzyża — 2,49 m, bijąc tym samym dotychczasowy rekord Polski w pojedyńczych skokach nocnych, wynoszący 5,07 m. Gratulujemy. (y)

ZGŁOSZENIA NA ZAWODY JEŻOWSKIE

Aż sześciu pilotów z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego chciałoby startować w naszych zawodach w Jeżowie. Są to, w kolejności zgłoszenia: Stanisław **CAPUTA**, Andrzej **DZIURZYNSKI**, Jan **WINCZO**, Włodzimierz **KOWALSKI**, Wicsław **GĘBALA** i Bronisław **KORZEC**.

Niestety, zgodnie z założeniami regulaminowymi na listę uczestników Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o puchar „Skrzydlatej Polski" wpisujemy tylko — i to najwyżej — trzech pilotów z jednego aeroklubu regionalnego. Dlatego na liście startowej VII JZS znaleźli się — **Stanisław Caputa, Andrzej Dziurzyński i Jan Winczo.** Wszyscy ci piloci spełniają wymagania regulaminowe. Pozostałych szybowników, których zgłosił Aeroklub Bielsko-Bialski traktujemy jako rezerwowych. (p)

TYLKO DO 10 CZERWCA

można odnowić prenumeratę „Skrzydlatej Polski" na III kwartał i II półrocze 1967 r. Prenumeratę przyjmują urzędy pocztowe i delegatury „Ruchu".

NOWE LOTNISKO KOMUNIKACYJNE

Polskie Linie Lotnicze LOT wprowadziły 23 maja br. bezpośrednie połączenie pomiędzy Warszawą i Szczecinem. Dzięki temu czas przelotu skrócony został z 2 godzin 55 minut do dwóch godzin. Loty odbywają się samolotami IŁ-14. Niezależnie od bezpośrednich połączeń, utrzymywane są w dalszym ciągu loty z Warszawy do Szczecina przez Poznań.

Dojazd na nowe lotnisko w Goleniowie zapewniają autobusy PLL LOT, które odjeżdżają sprzed Biura Miejskiego przy Al. Wojska Polskiego 6 na 90 minut przed czasem odlotu. Cena biletu autobusowego — 20 zł. Koszt biletu na trasie Warszawa — Szczecin pozostaje bez zmian i wynosi 238 zł. Podróżni udający się ze Szczecina przez Warszawę do innych miast uzyskują dalsze dogodne połączenia. Nowo uruchomione loty bezpośrednie do Szczecina są bardzo dogodne dla pasażerów udających się do miejscowości nadmorskich, jak np. do Międzyzdrojów.

(woy)

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

NA zaproszenie ministra Spraw Zagranicznych Republiki Turcji, Ihsana Sabri Caglayangila z małżonką, w dniach 2—7 maja br. przebywał z wizytą oficjalną w Turcji minister Spraw Zagranicznych PRL Adam Rapacki z małżonką. Komunikat o wizycie min. Rapackiego stwierdza m. in., że obaj ministrowie postanowili zawrzeć odpowiednią umowę o cywilnej komunikacji lotniczej między obu krajami.

*

W CZASIE tegorocznego, czerwcowego spisu rolnego wezmą udział samoloty. Naukowcy twierdzą bowiem, iż samoloty — wyposażone w precyzyjne przyrządy optyczne i fotograficzne — są bardziej dokładne niż najlepszy rachmistrz. Kilkuosobowa załoga samolotu może zastąpić parę dziesiątków tysięcy rachmistrzów spisowych. Szereg niezbędnych badań w tym zakresie poczynił Instytut Geografii Uniwersytetu Warszawskiego.

*

UKAZAŁ się Biuletyn specjalny Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, zawierający komplet materiałów z VIII Krajowego Zjazdu APRL, jaki odbył się 19 marca br. w Warszawie. Biuletyn przeznaczony jest w pierwszym rzędzie dla aktywu kierowniczego i działaczy społecznych Stowarzyszenia.

*

TELEWIZJA Warszawa wyświetliła w swym programie 11 maja br. (o godz. 20.00) nowy, dokumentalny film pt. „Bitwa o Anglię". Zrealizowany on został przez Wincentego Ronisza w wytwórni wojskowej „Czołówka", w oparciu o autentyczne zagraniczne materiały archiwalne. Zdjęcia z walk powietrznych ubarwione zostały relacją pilotów polskich, byłych uczestników tej bitwy. Ten dokument filmowy bardzo nam się podobał.

*

8 DYPLOMANTÓW Katedry Budowy Dróg i Ulic Politechniki Krakowskiej broniło projektów budowy lotnisk (lądowisk) dla samolotów sportowych, sanitarnych i śmigłowców w Krynicy i Rabce, w obecności przedstawicieli rad narodowych tych miejscowości. Obronione prace magisterskie przekazane zostały oficjalnie zainteresowanym radom narodowym, od których dyplomanci otrzymali książeczki PKO z wkładem po 1 000 zł każda i biblioteczki techniczne.

*

AEROKLUB Opolski wspólnie z wojewódzkim ośrodkiem sportu, turystyki i wypoczynku zorganizował niedzielne wycieczki autokarowe na lotnisko klubowe. W cenie uczestnictwa wycieczki mieści się przejazd autokarem i przeloty szybowcem lub samolotem. Dla najlepszych uczniów szkół średnich i przodowników pracy aeroklub daje loty bezpłatne. Wycieczki cieszą się dużym powodzeniem.

*

DO UDZIAŁU w kolejnym, nadanym 6 maja br., programie telewizyjnym pt. „W przestworzach czyli ciekawe opowieści lotników", zaproszono naszego znakomitego pilota balonowego inż. Zbigniewa Burzyńskiego i jego żonę Antoninę. Audycja przeplatana filmem i zdjęciami archiwalnymi była interesująca. Jak zwykle program nadany z Łodzi przygotował Michał Walczak.

POLSKA Z LOTU PTAKA

PŁOCK. Największe miasto woj. warszawskiego (52,6 tys. mieszkańców w r. 1964). Siedziba sławnej „Petrochemii" (Mazowieckie Zakłady Rafineryjne i Petrochemiczne), ośrodek przemysłowo-usługowy. Z zabytków — najważniejszy zespół zamkowo-katedralny na Górze Tumskiej. Siedziba Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej. Na zdjęciu: Budynki mieszkalne nowego osiedla.

Foto: ANDRZEJ ZIEMIŃSKI

ECHA LOTNA

CORAZ to czytam w prasie terenowej, jak i w kronice aeroklubowej na łamach „Skrzydlatej", o stale rosnącym współdziałaniu i rozwijającej się pomyślnie współpracy pomiędzy aeroklubami regionalnymi i instytucjami ZMS-owskimi. Wynika z tego, że Związek Młodzieży Socjalistycznej — doceniając również rolę i znaczenie lotnictwa sportowego — podejmuje wiele różnych inicjatyw, z pożytkiem dla aeroklubów i naszego lotnictwa w ogóle, aby propagować lotnictwo wśród młodzieży i zachęcić ją do uprawiania sportu lotniczego — z jednej strony; a z drugiej — prowadzić działalność ideowo-wychowawczą w środowiskach młodzieży lotniczej, w kołach lotniczych i w aeroklubach.

Ta niezwykle korzystna dla obu stron współpraca ma już u nas spore tradycje. Od kilku już lat aerokluby podpisują z instancjami ZMS-owskimi, przede wszystkim na szczeblu wojewódzkim, a zdarza się, że i na powiatowym, porozumienia o współpracy. Praktycznym tego wyrazem są m. in. — oprócz propagandy lotnictwa — patronaty nad zawodami i imprezami wewnątrz i międzyklubowymi jak i ogólnopolskimi. Trzeba przyznać, że dzięki ZMS-owi wiele klubów rozwinęło u siebie znacznie ruch sportowo-lotniczy, organizując corocznie kilkanaście interesujących i pożytecznych zawodów modelarskich i szybowcowych, mistrzostw klubowych czy okręgowych. Kilka tych imprez, inspirowanych wyraźnie przez ZMS, zdobyło sobie trwałą pozycję w naszym ruchu sportowo-lotniczym.

Szczególnie cennym efektem tego rodzaju współdziałania stały się, organizowane corocznie w ramach akcji ZMS-owskiego lata, lotnicze obozy szkoleniowe, prowadzone chyba już przez kilkanaście aeroklubów. Bierze w nich udział najlepsza młodzież, kierowana na nie właśnie przez ZMS. A o to nam przecież chodzi. Niejednokrotnie bowiem stwierdzono, że członkowie, w aeroklubach, szczególnie w sporcie samolotowym, starzeją się nam. Aerokluby winny więc bardziej ustawiać się frontem do młodzieży, tej najlepszej, ideowo najbardziej wartościowej.

O ile efekty zewnętrzne współpracy aeroklubów z ZMS-em są dość dobrze widoczne i spełniają poważną rolę w rozwoju lotnictwa sportowego, to skuteczność działalności ideowo-wychowawczej ZMS-u w samych klubach nie może jeszcze zadowolić. Jak dotychczas, słychać tylko o działalności koła ZMS w Aeroklubie Poznańskim. W niektórych innych klubach kilku działaczy instancji ZMS lub ZMW pracuje w zawodach aeroklubów regionalnych. Ale chyba to za mało dla prowadzenia skutecznej działalności ideowo-wychowawczej przez organizacje młodzieżowe w lotnictwie sportowym.

WSPÓŁPRACA I WYCHOWANIE

Te i inne sprawy, m. in. upowszechnienia kultury fizycznej i turystyki wśród młodzieży, były tematem posiedzenia komisji Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej do spraw młodzieży. Po ocenie dotychczasowego stanu na tym odcinku i dyskusji ustalono, że najważniejszym obecnie zadaniem jest inspirowanie i rozwijanie przez związki młodzieży działalności ideowo-wychowawczej w organizacjach sportowych, turystycznych i klubach, a więc w stowarzyszeniach wyspecjalizowanych, do których zaliczyć trzeba także Aeroklub PRL.

Komisja KC PZPR podjęła szereg konkretnych ustaleń, które znajdą niewątpliwie praktyczne odbicie również i na innym lotniczym odcinku, m. in. właśnie we współpracy aeroklubów z organizacjami młodzieżowymi. Te ostatnie jak ZMS, ZMW czy ZHP powinny dążyć konsekwentnie do powstawania komórek organizacyjnych w stowarzyszeniach sportowo-turystycznych. Pożądane jest więc, na przykład, w ślad za Aeroklubem Poznańskim, powoływanie kół ZMS w aeroklubach. Z drugiej strony same aerokluby winny dołożyć starań, aby ich członkowie podejmowali, w miarę możliwości, działalność w organizacjach młodzieżowych.

Nie ulega wątpliwości, że rola organizacji młodzieżowych stale będzie wzrastać w lotnictwie sportowym. Sport w ogóle, a lotniczy w szczególności stał się domeną przede wszystkim młodzieży. Do tej młodzieży, której marzą się podniebne loty i napowietrzne przygody, wychowanej, uczącej się i kształcącej w Polsce Ludowej, musimy iść jak najszerszym frontem. Coraz więcej chłopców i dziewcząt chcemy mieć w kołach lotniczych, coraz częściej widzieć ich na klubowych lotniskach. Rozwijając zainteresowania politechniczne młodzieży musimy zarazem kształtować jej postawy ideowe — wychowywać obywateli naszej ludowej Ojczyzny.

Jeżeli o tym piszę, to bynajmniej nie dlatego, aby twierdzić, że dotychczas pracowaliśmy nad wychowaniem młodzieży bezowocnie. Przeciwnie. Jeżeli ktoś ze starszego pokolenia pamięta czasy ZMP, to musi przyznać, że Związek Młodzieży Polskiej odegrał wielką rolę w wychowaniu pierwszego powojennego pokolenia naszej młodzieży i przygotowaniu kadr dla ludowego Lotnictwa Polskiego. Spośród tej młodzieży wyrośli przecież znakomici lotnicy cywilni i wojskowi, ofiarni pracownicy i działacze lotnictwa. Piszę o tym i przypominam dlatego, ponieważ w ostatnim czasie stwierdziliśmy pewne zaniedbania w działalności ideowo-wychowawczej, pracując na tym odcinku nie dość ofensywnie. Nie było, nie jest i nie będzie nam nigdy obojętne, jaka to młodzież i jacy ludzie zasiadać będą za sterami samolotów polskich i kto będzie kierował — rozbudowywanym wielkim wysiłkiem państwa — naszym współczesnym lotnictwem, jego techniką lotniczą i rakietową.

O tym nie chcemy i nie będziemy nigdy zapominać! I dlatego nadal jest aktualne nieco zmodyfikowane hasło: „ZMS-owcy i ZMW-owcy — na szybowce i samoloty!"

Ikarus

REWIZYTA POLSKICH LOTNIKÓW WE FRANCJI 1)

TYDZIEŃ POD FRANCUSKIM NIEBEM

RAJMUND KULIŃSKI — korespondencja własna

CZTEROSILNIKOWY AN-12 szybko nabiera wysokości. Przed chwilą wystartowaliśmy z Okęcia. Mamy do pokonania trasę: Warszawa — Łódź — Rakownik — Strasburg — Rolampont — Dijon — Lyon — Montelimar — Orange — Salon de Provence. To ostatnie miasto jest celem naszej podróży. Lecimy do francuskiej oficerskiej szkoły lotniczej, której delegacja w ubiegłym roku gościła w Polsce. Dwa czterosilnikowe AN-12. 128-osobowa grupa oficerów i podchorążych polskich szkół lotniczych. Kierownikiem delegacji jest gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło, jego zastępcą płk mgr Daniel Olesik. W skład delegacji wchodzą także między innymi: komendant Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego, płk pil. Józef Kowalski i komendant Technicznej Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych im. Walerego Wróblewskiego płk dypl. Kazimierz Burczak.

Jest **2 maja**. Wystartowaliśmy o godzinie 12.50. Teraz zbliża się godzina 17.00. Na pokładzie naszego samolotu wyraźne ożywienie. Zbliżamy się do celu podróży. Maszyna już kilka minut temu zeszła z czterech tysięcy metrów. Lecieliśmy nad rozległą doliną Rodanu. I oto teraz jesteśmy już prawie nad Salon, leżącym niemal w centrum Bouches du Rhone. Lecimy dość nisko nad ziemią. Z zainteresowaniem spoglądam w dół. Pod nami pofałdowana niewielkimi wzniesieniami okolica. Cień samolotu towarzyszy nam na ziemi. Kępy niskich, karłowatych raczej drzew koloru brudnej zieleni. Zółtawoszare ściany skał. Bezwiednie wyobraźnia nakłada na ten obraz polską szachownicę: widok kolorowych pól i soczystą zieleń lasów.

Przelatujemy niemal nad Salon. Przed nami wstęga rzeczki, szpalery drzew na brzegach, most i rozległa przestrzeń lotniska. Lądujemy. Samolot kołuje na płytę lotniska. Kilka minut później ląduje także AN-12 z kierownikiem delegacji oficerów i podchorążych polskich szkół lotniczych gen. bryg. nawig. Władysławem Jagiełłą. Na lotnisku czekają już na nas francuscy gospodarze. Jest komendant oficerskiej szkoły lotniczej w Salon de Provence gen. bryg. Jean Louis Lecerf, są wyżsi oficerowie tej lotniczej uczelni. Wśród oficerów francuskich dostrzegam także polskie mundury. Na lotnisku obecni są również przedstawiciele ambasady polskiej w Paryżu: attache wojskowy płk Ryszard Królikowski oraz jego zastępca ppłk Czesław Lech.

Następuje oficjalne powitanie. W ubiegłym roku we wrześniu nie byłem na lotnisku w Warszawie, kiedy delegacja francuskich oficerów i podchorążych przyleciała do naszego kraju. Scenę z powitania oglądałem w telewizji. Honory gospodarza czynił gen. Władysław Jagiełło. Teraz rewizytujemy naszych ubiegłorocznych gości. Generał Lecerf wita generała Jagiełłę, płka Olesika, płka Kowalskiego jak dobrych znajomych. Filmuję tę scenę. Terkot kamery uświadamia mi, że od tej chwili wiele momentów z naszej wizyty będę oglądał przez wizjer „Admiry".

Pierwsze minuty na ziemi francuskiej budzą refleksje. Wiem z lektury, że w innym Salon pod Tuluzą jesienią 1939 roku była już grupa polskich lotników. W okolicach Lyonu, nad którym niedawno lecieliśmy, znajdowała się w latach 1939—1940 baza naszych pilotów. Tam przeszkalali się oni na sprzęcie francuskim, by pod niebem Francji stawić czoła hitlerowskim piratom powietrznym. Polacy podjęli tę walkę nad Sekwaną z równym bohaterstwem i pogardą dla śmierci, jak wówczas, kiedy we wrześniu 1939 roku bronili nieba nad Wisłą.

„Stawić czoło" — dowiedziałem się o tym nazajutrz — to również naczelna dewiza szkoły lotniczej w Salon de Provence.

Nie sposób w krótkim sprawozdaniu wydobyć wszystkie momenty z tygodniowego pobytu delegacji polskich lotników we Francji. Pierwszego dnia wieczorem członkowie naszej delegacji oraz francuscy gospodarze spotkali się w rezydencji komendanta szkoły na coctailu. W przyjęciu uczestniczyło wielu oficerów francuskich, których gościliśmy w Polsce w ubiegłym roku. W rozmowach zapewniali oni, że za naszą gościnność odwdzięczą się nam na ziemi francuskiej gościnnością a la polonaise.

Dzień **3 maja** zaczął się od bardzo przyjemnego i wzruszającego dla Polaków wydarzenia. Rankiem na dziedzińcu Ecole de l'Air zebrał się cały stan osobowy francuskiej szkoły i polska delegacja. Uroczysty, wspólny polsko-francuski apel. Łoskot werbli, dźwięki orkiestry: „Jeszcze Polska nie zginęła" i „Marsylianka". Podchorążowie francuscy i polscy wciągają na maszt flagi narodowe: polską biało-czerwoną i trójkolorową francuską. Sztandary łopoczą na wietrze. Przez moment myślę, że jesteśmy na południu Francji odległi od Warszawy o cztery godziny lotu nowoczesnym, szybkim samolotem.

A potem zaczęło się zwiedzanie szkoły i zapoznawanie z historią tej słynnej francuskiej uczelni lotniczej. W amfiteatrze „Marin-la-Meslèe" generał Lecerf serdecznie powitał polską delegację. Po obejrzeniu przezroczy oraz kolorowego filmu obrazującego życie i szkolenie podchorążych w Salon de Provence — podzieleni na grupy zwiedziliśmy poszczególne wydziały lotniczej uczelni, sale wykładowe, pracownie naukowe, port lotniczy i inne obiekty.

Punktualnie o godzinie 12 rozpoczęły się specjalnie przygotowane dla polskich gości pokazy lotnicze w wykonaniu czołówki pilotów wchodzących w skład „Patrouille Acrobatique de France". Zawodowa reprezentacja w akrobacji lotniczej zademonstrowała kilka interesujących i trudnych w wykonaniu ewolucji powietrznych. Pokaz wypadł niezwykle barwnie i widowiskowo.

Wkrótce potem na samolotach „Fouga-Magister" polscy piloci: płk Józef Kowalski i płk Marian Lipczyński oraz trzej podchorążowie odbyli wspólne loty z instruktorami francuskimi.

Następnie odbył się wspólny obiad, w czasie którego generał Lecerf i generał Jagiełło wznieśli toasty, zgodnie podkreślając, iż wizyta francuskich lotników w Polsce i polskich we Francji jest wymownym symbolem tradycyjnej przyjaźni łączącej oba narody: polski i francuski. W czasie tego spotkania nastąpiła także wymiana upominków.

W godzinach popołudniowych delegacja polska udała się autokarami do Marsylii. Ponad godzinny spacer motorówką po porcie i morzu był pięknym uzupełnieniem wrażeń tego dnia. Wieczorem członkowie naszej delegacji oraz francuscy gospodarze spotkali się na wspólnym balu wydanym przez komendę szkoły lotniczej na cześć Polaków.

WŚRÓD RZYMSKICH PAMIĄTEK

Następny dzień upłynął na ziemi francuskiej pod znakiem turystycznych wędrówek. Na zachód od Salon de Provence leży miasto Arles. O godzinie 9.00 wyruszamy tam autokarami. W przewodnikach turystycznych miasto to określa się mianem „małego Rzymu Gallów". Tu więc zwiedziliśmy słynną arenę z czasów rzymskich — miejsce igrzysk i walk gladiatorów. Ta budowla zadziwia swoją monumentalnością (może pomieścić 26 tysięcy widzów), chociaż jest zaledwie miniaturą rzymskiego Koloseum. Arles słynie nie tylko z tego zabytku. Jest tu także teatr z epoki Augusta i pozostałości łaźni z czasów Konstantyna.

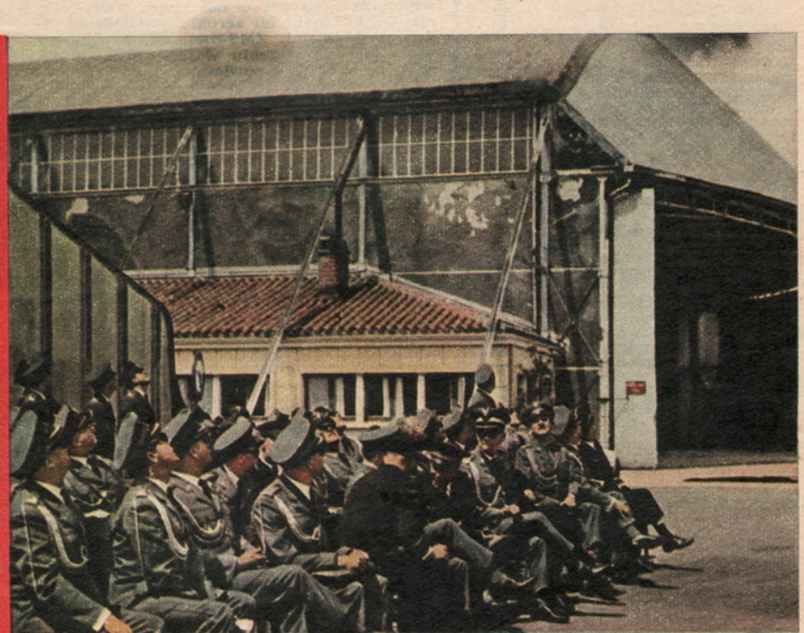
Z Arles pojechaliśmy w kierunku północnym. W okolicach miejscowości St. Remy de Provence było tu ongiś starożytne miasto i świątynia zwana Glanum. Te przepiękne zabytki kultury gallo-rzymskiej zostały odkryte stosunkowo niedawno. O świetności Glanum i jego upadku opowiadał naszej delegacji członek korespondent paryskiej Akademii Nauk, prof. Henri Rolland, który jest autorem wielu prac o tych wykopaliskach.

O godzinie 14.00 byliśmy już w Aix-en-Provence. Tu podejmowano nas obiadem. Honory gospodarza czynił zastępca dowódcy okręgu lotniczego gen. Xavier Morin, który witając gości powiedział, że obecność polskich oficerów i podchorążych w jego okręgu uważa za duży zaszczyt. Kierownik naszej delegacji, gen. Władysław Jagiełło, wręczył generałowi Morin symboliczny upominek. Odpowiadając na powitanie, podkreślił on, iż lotnicy polscy wysoko cenią lotników francuskich. Naród polski i naród francuski łączą tradycyjne więzy przyjaźni. Pięknym faktem lotniczej przyjaźni były wspólne loty pilotów francuskich i polskich w szkole w Salon de Provence na maszynach typu „Fouga-Magister".

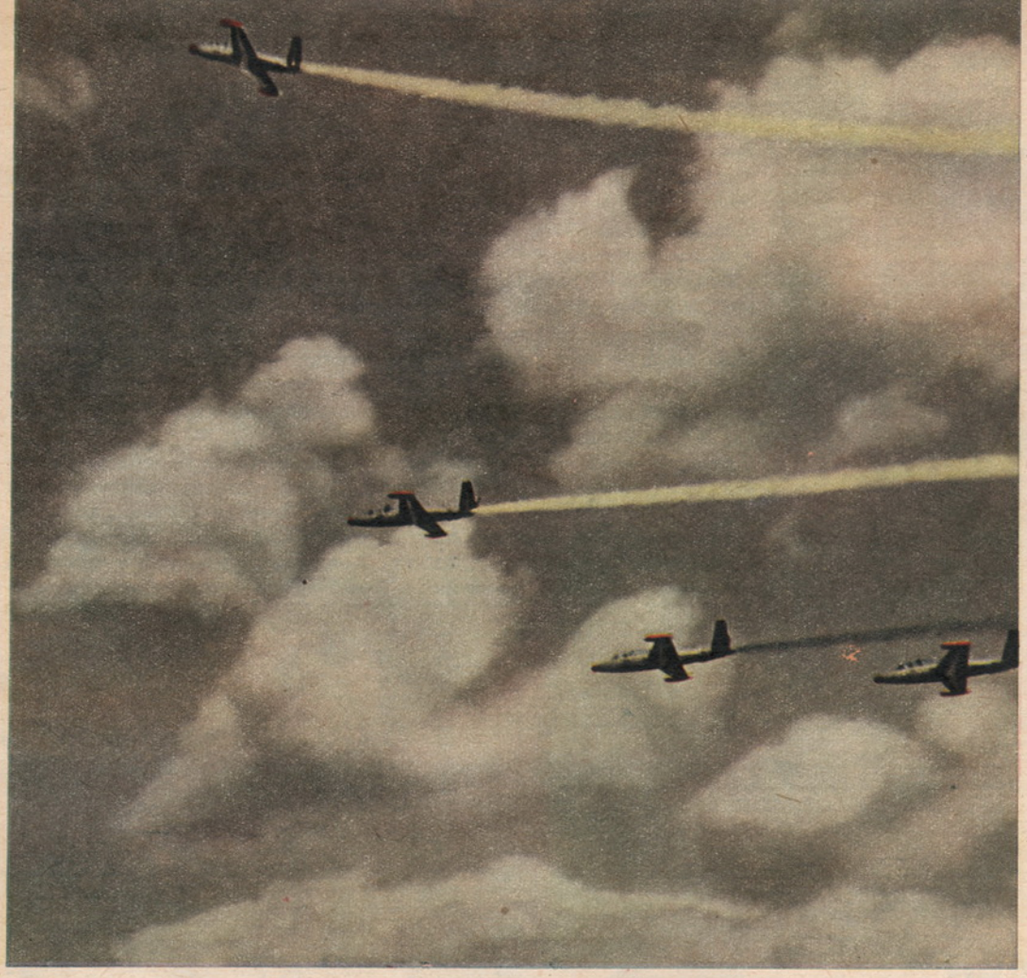
W godzinach popołudniowych zwiedziliśmy w Aix-en-Provence muzeum „Granet", w którym zgromadzono wiele bezcennych płócien malarzy włoskich, francuskich i flamandzkich. W gmachu muzeum mieściła się kiedyś szkoła sztuk pięknych. W jednej z sal znajdują się obrazy Pawła Cezanne; tego mistrza mieszkańcy Aix uważają za jednego z najsławniejszych swoich synów. Wizyta w muzeum starych tkanin była ostatnim punktem naszego pobytu w dawnej stolicy Prowansji.

W BAZIE LEGENDARNEGO PILOTA FRANCJI

5 maja w godzinach rannych odlecieliśmy z Salon-de-Provence do bazy lotniczej w Dijon. Opuszczając tę słynną uczelnię lotniczą, zabieramy z sobą przyjemne przeżycia i miłe wrażenia. Nasz pobyt w Salon zakończył się podniosłym momentem. Generał Jagiełło wręczył komendantowi szkoły, generałowi Lecerf oraz 14 lotnikom francuskim — uczestnikom walk powietrznych w czasie II wojny światowej — odznaki grunwaldzkie. Komendant szkoły dzię-



Przed hangarami — trybuna honorowa z której polscy lotnicy obserwowali pokazy lotów swoich kolegów francuskich.



kując w imieniu odznaczonych powiedział, że on i wyróżnieni oficerowie z dumą będą nosić te odznaki.

Baza lotnicza w Dijon jest najstarszą jednostką francuskiego lotnictwa wojskowego. Historia tej bazy sięga roku 1912, a więc czasów, kiedy tworzono pierwsze jednostki lotnictwa obserwacyjnego. Baza ta została zorganizowana w 1914 roku. Nosi ona imię legendarnego pilota Francji z czasów I wojny światowej — Guynemera.

W bazie „Guynemer" (tak oficjalnie i popularnie określa się tę jednostkę) delegację naszą powitał jej dowódca płk Bernard de Royer. Wyrażając radość z okazji wizyty polskich lotników pułkownik odwołał się do osobistych wspomnień, podkreślając, że w latach 1939—1940 wspólnie z Polakami uczestniczył w walkach powietrznych, broniąc nieba nad Francją przed hitlerowskimi samolotami.

W Dijon gościliśmy kilka godzin. Zapoznaliśmy się ze sprzętem lotniczym francuskiej jednostki bojowej, obserwowaliśmy pokazy maszyn myśliwskich „Mirage III C", które z okazji naszej wizyty poderwano w powietrze systemem alarmowym. Zwiedziliśmy także salę historii pułku „Cigognes" (Bociany), w którym w czasie I wojny światowej służył patron garnizonu lotniczego Dijon — Guynemer.

Tego samego dnia — odlot do Paryża. Francuscy gospodarze zrobili naszej delegacji miłą niespodziankę. Do samolotu kierownika delegacji dołączyły w powietrzu myśliwce „Mirage III C". Z pokładu AN-12 generał Jagiełło serdecznie podziękował specjalnym telegramem pułkownikowi de Royer za tak piękną honorową eskortę.

W PARYŻU I WERSALU

Paryż powitał nas deszczową pogodą, francuscy gospodarze zaś z wyraźną serdecznością. Lądujemy w podparyskiej bazie lotniczej Villacoublay. Tu wiosną 1940 roku przez pewien czas stacjonował polski dywizjon myśliwski 145. Na płycie lotniska na polską delegację oczekuje dowódca francuskich szkół lotniczych generał S. Enfrux w otoczeniu wyższych oficerów francuskich. Obecny jest także attache wojskowy ambasady polskiej w Paryżu płk Ryszard Królikowski i jego zastępca do spraw lotniczych.

Wieczorem szef sztabu francuskich sił powietrznych generał armii P. Maurin podejmuje kolacją przewodniczącego polskiej delegacji lotniczej gen. Władysława Jagiełłę. Na przyjęciu tym obecni także byli starsi oficerowie naszej delegacji. W czasie spotkania, które upłynęło w bardzo serdecznej atmosferze, szef sztabu francuskich sił powietrznych wyraził swoje zadowolenie z kontaktu z polskimi oficerami. W swoim wystąpieniu podkreślił on, iż żywi nadzieję, że kontakty pomiędzy przedstawicielami polskich i francuskich sił zbrojnych będą w przyszłości rozwijały się pomyślnie. Ponadto obaj generałowie — polski i francuski — wymienili poglądy na temat metod szkolenia lotniczego w obu krajach. Na zakończenie spotkania gen. Jagiełło, dziękując za zaproszenie lotników polskich do Francji, zwrócił uwagę na fakt, iż oficerowie i podchorążowie francuskiego lotnictwa podejmowali członków naszej delegacji bardzo życzliwie, ciepło i serdecznie.

Tego samego wieczoru w hotelu w paryskiej dzielnicy Citè de l'Air, dowódca bazy lotniczej Villacoublay, płk Guichard podejmował kolacją pozostałych członków delegacji.

Zwiedzanie Paryża **(6 maja)** zaczęliśmy od wizyty w Muzeum Armii, mieszczącym się w wielkich salach Pałacu Inwalidów. Wyjaśnień osobiście udzielał główny konserwator płk MacKarthy. Towarzyszył nam również przewodniczący Stowarzyszenia Inwalidów Wojennych płk Laval. Największe zainteresowanie oficerów i podchorążych wzbudziły liczne pamiątki po Napoleonie I oraz eksponaty z okresu I i II wojny światowej. Pod kopułą kościoła Pałacu Inwalidów spoczywają od 1840 roku prochy cesarza Francuzów. Oglądając monumentalny grobowiec Napoleona I, podchorążowie z zainteresowaniem odczytywali nazwy pobojowisk i bitew, wśród których nie brak było nazw polskich.

Tego samego dnia w godzinach południowych ambasador PRL w Paryżu Jan Druto wydał z okazji pobytu delegacji lotników polskich we Francji coctail. W przyjęciu tym uczestniczyła cała polska delegacja z generałem Władysławem Jagiełłą na czele. Obecni także byli: szef sztabu francuskich sił powietrznych gen, armii P. Maurin, dowódca francuskich szkół lotniczych gen. bryg. S. Enfru, komendant szkoły lotniczej w Salon de Provence gen. J. L. Lecerf oraz przedstawiciele dyplomatyczni poszczególnych ambasad i dziennikarze.

Po południu towarzyszyłem delegacji Technicznej Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych im. Walerego Wróblewskiego, która pojechała na cmentarz Pere Lachaise, by złożyć wieniec na grobie swego patrona — generała Komuny Paryskiej. W skład delegacji wchodzili między innymi: komendant TOSWL płk dypl. Kazimierz Burczak, ppłk inż. Tadeusz Żmuda, plut. pchor. Czesław Markiewicz, plut. pchor. Jan Łabanowski.

Grób Walerego Wróblewskiego znajduje się opodal ściany Komunardów. Wzruszający moment. Na płycie grobowca pod popiersiem swego patrona podchorążowie składają wieniec z czerwonych goździków. Biało-czerwona szarfa i złoty napis „Swemu Patronowi — Techniczna Oficerska Szkoła Wojsk Lotniczych". Na dalekim cmentarzu Pere Lachaise polscy lotnicy salutują grób i pamięć generała Wróblewskiego. Minuta milczenia, chwila zadumy.

Nazajutrz oglądaliśmy Paryż, podróżując motorówką po Sekwanie. Po południu pojechaliśmy do Wersalu. Zwiedzając ten wspaniały zabytek francuskiej architektury i kultury myślałem, że jako polscy lotnicy nie jesteśmy tu pierwsi. W kwietniu, w groźnym dla Francji 1940 roku, była tu grupa polskich lotników. W czasie lotu treningowego nad Wersalem poniósł śmierć razem z aspirantem-obserwatorem, synem francuskiego generała, ppor. Żmijewski.

Powyżej — lot zespołowy samolotów szkolno-treningowych typu Fouga-Magister. U góry — dowództwo bazy lotniczej wita polską delegację (z prawej gen. Jagiełło). Z prawej — zwiedzanie sali wykładowej z eksponatami szkoleniowymi.

8 maja. Jest godzina 9.30. Delegacja polskich lotników składa wieniec pod Łukiem Triumfalnym na Grobie Nieznanego Żołnierza. Podniosła uroczystość. Uczestniczą w niej między innymi: ambasador PRL w Paryżu Jan Druto, pracownicy dyplomatyczni i konsularni ambasady, przedstawiciel francuskiego Ministerstwa Obrony Narodowej płk Roger Dubut, przedstawiciele Stowarzyszenia byłych Kombatantów i Inwalidów Wojennych. Po złożeniu wieńca wpisują się do księgi pamiątkowej kolejno: gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło, płk mgr Daniel Olesik, płk pil. Józef Kowalski, płk dypl. Kazimierz Burczak i ambasador PRL w Paryżu Jan Druto.

Pod sklepieniami Łuku Triumfalnego odczytuję nazwiska polskich generałów: Dąbrowski, Poniatowski, Kniaziewicz, Zajączek, Sułkowski.

Ostatnie godziny pobytu w Paryżu. Jedziemy na lotnisko Villacoublay. Tu przed odlotem do Warszawy naszą delegację żegna dowódca francuskich szkół lotniczych gen. S. Enfru. Ze stolicy Francji do stolicy Polski lecimy ponad trzy godziny. 8 maja o godzinie 18.15 lądujemy na lotnisku Okęcie. Generał Władysław Jagiełło składa Głównemu Inspektorowi Lotnictwa gen. Janowi Raczkowskiemu meldunek o powrocie delegacji polskich lotników z rewizyty we Francji do kraju.

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY SPADOCHRONOWE W LUBINIE

W Zagłębiu Miedziowym maj 1967 roku można śmiało nazwać lotniczym. W ramach Wiosny Młodego Lubina Aeroklub Jeleniogórski zorganizował zawody spadochronowe z udziałem ekip klubowych Hradec Kralove (Czechosłowacja), Budapesztu (Węgry), Wrocławia, Poznania, Lubina i Jeleniej Góry. Rozpoczęły się one 30 kwietnia skokami indywidualnymi na celność lądowania z wysokości 800 m. Najlepszymi skoczkami dnia okazali się Miroslav Biza (CSRS) — 0,00 m i 1,25 m, Ryszard Kuś — 0,62 m i 1,80 m oraz Edward Ligocki — 2,10 m i 1,30 m. W pierwszej kolejce skoków środek koła uzyskali Biza i Novotny, a w drugiej Paweł Piłat. Zespołowo zwycięstwo dnia przypadło ekipie Wrocławia, przed Czechosłowacją i Jelenią Górą.

1 maja rozegrano skoki grupowe na celność lądowania z wysokości 1000 m. Zwyciężyli skoczkowie Wrocławia, przed Jelenią Górą i Poznaniem. Czechosłowacy zajęli dopiero czwarte miejsce. Licznie zgromadzona publiczność żywo dopingowała wszystkich zawodników, nagradzając oklaskami tych, którzy trafili do koła, a westchnieniem współczucia tych, których złośliwy wiatr zdmuchnął poza punktowane koło. Po dwóch dniach skoków umocniła się na pierwszym miejscu drużyna Wrocławia. Na drugie miejsce wysunęła się ekipa Jeleniej Góry, na trzecie Poznań. Czechosłowacy spadli na czwartą pozycję.

2 maja wykonano dalsze dwie kolejki skoków drużynowych na celność lądowania z wysokości 1000 m. Wrocławska ekipa w składzie Edward Ligocki, Ryszard Kuś i Wojciech Soleżyński znów uzyskała najlepszy rezultat dnia, przed ekipą Jeleniej Góry i Poznania. Czechosłowacy musieli zadowolić się czwartą lokatą. Młoda ekipa Lubina nawiązała równorzędną walkę z ekipą węgierską.

Po trzydniowej batalii układ punktacji drużynowej pozostał bez zmian: 1 — Wrocław — 1965 pkt; 2 — Jelenia Góra — 1459 pkt; 3 — Poznań — 1151 pkt; 4 — Czechosłowacja — 1148 pkt; 5 — Węgry — 503 pkt i 6 — Lubin — 446 pkt.

Dzień 3 maja nie był pomyślny dla spadochroniarzy. Niski pułap chmur uniemożliwił przeprowadzenie konkurencji. Najbardziej smętne miny mieli Czechosłowacy, którzy nie mogli pogodzić się ze swoją porażką drużynową. Następnego dnia (4 maja) przed południem rozpogodziło się, błysnęło słońce, a spadochroniarze przystąpili do ostatniej, decydującej konkurencji, którą były skoki indywidualne na celność lądowania z wysokości 800 m. Jednak porywisty wiatr oraz termika pokrzyżowały zamiary spadochroniarzy, szczególnie tych, którym natura poskąpiła tuszy. Maciejewski z Lubina na spadochronie PTCH-6 wykonał piękny 15-minutowy lot termiczny, lądując niestety na skraju lądowiska. Również w drugim skoku faworyt zawodów Ryszard Kuś po termicznym locie na spadochronie, mimo rozpaczliwych wysiłków i manewrów spadochronem, opadł daleko poza kołem, zajmując 6 miejsce. Najlepszy wynik uzyskał skaczący poza konkursem Otto Zemek (3,49 m — 1,19 m) przed Josefem Simą (5,21 m — 2,38 m) oraz Miroslavem Bizą (5,35 m — 8,00 m) — wszyscy Czechosłowacy.

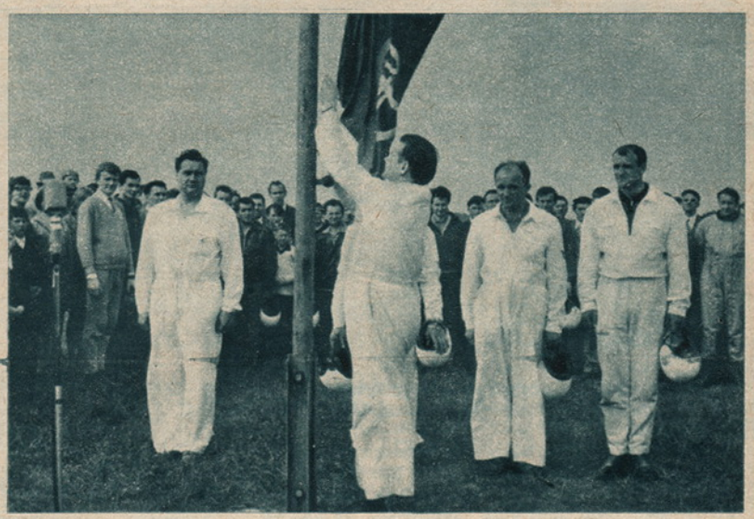
4 maja zakończył się sukcesem ambitnie walczącej ekipy CSRS, która w efekcie w punktacji drużynowej przesunęła się na drugie miejsce.

Piękne, pokazowe, grupowe skoki na zakończenie zawodów wykonali spadochroniarze z Północnej Grupy Wojsk Radzieckich, lądując całymi 3-osobowymi grupami w granicach 0—2 m od centrum koła. Zyskali sobie oni duże uznanie tak publiczności, jak również polskich spadochroniarzy.

Organizatorzy zawodów zaprosili radzieckich skoczków do udziału w zawodach w roku przyszłym i wydaje się, że będą oni groźnymi konkurentami dla uczestników zawodów.

Indywidualnie na 1 miejsce wysunął się Miroslav Biza, przed Edwardem Ligockim i Josefem Simą. Puchar dyrektora kombinatu mgra inż. T. Zastawnika przypadł w udziale ekipie Wrocławia.

STEFAN RÓŻYCKI



Powyżej: ekipa czechosłowacka, która zwyciężyła w 1966 roku, wciąga flagę na maszt. Poniżej: kapitanowie zwycięskich drużyn podczas wręczania pucharów przez dyrektora kombinatu mgra inż. T. Zastawnika. Foto: Andrzej Jankowski

KLASYFIKACJA INDYWIDUALNA

1. Miroslav Biza (CSRS) — 1073,1 pkt; 2. Edward Ligocki (Wrocław) — 1062,3 pkt; 3. Josef Sima (CSRS) — 1046,1 pkt; 4. Wojciech Soleżyński (Wrocław) — 974,5 pkt; 5. Stanisław Stanisławiak (Poznań) — 929,6 pkt; 6. Ryszard Kuś (Warszawa) — 905,8 pkt; 7. Otto Zemek (CSRS) 884,4 pkt (poza konkursem); 8. Antonin Novotny (CSRS) — 833,6 pkt; 9. Witold Raczyński (Lubin); 10. Marcin Jaxa-Rożen (Jelenia Góra); 11. Paweł Piłat (Jelenia Góra); 12. Zygmunt Renz (Poznań); 13. Stanisław Maciejewski (Lubin); 14. Bogdan Jankowski (Poznań); 15. Jacek Hilczer (Lubin); 16. Istvan Lödör (Węgry); 17. Josef Abraham (Węgry); 18. Andras Ecesedi (Węgry); 19. Marian Bajak (Lubin).

KLASYFIKACJA DRUŻYNOWA

I. Wrocław — 4638,0 pkt; II. Hradec Kralove (CSRS) — 4101,7 pkt; III. Jelenia Góra — 3691,6 pkt; IV. Poznań — 1985,6 pkt; V. Lubin — 1985,6 pkt; VI. Budapeszt (Węgry) — 1504,2 pkt.

Czarne krzyże sięgają w Kosmos

(3)

ZGODNIE z protokołem Nr III Układu Paryskiego, w Niemczech zachodnich nie wolno było produkować ani posiadać rakiet o długości całkowitej ponad 2 m, kalibrze 0,30 m, zasięgu 32 km, prędkości 660 m/s i ciężarze ładunku bojowego przewyższającego 22,5 kG. Postanowienia te uległy jednak rewizji w latach 1958 — 59 i NRF uzyskała możliwość produkcji różnych rodzajów broni rakietowej.

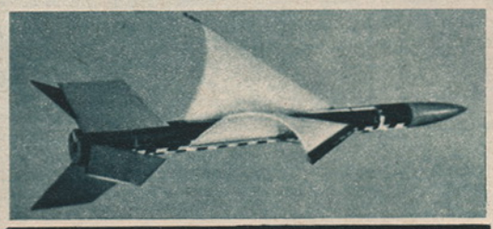
Wspomniane uprzednio zakłady Boelkow od 1955 roku produkują rakiety przeciwpancerne typu Bo-810 „Cobra". Szwajcarski miesięcznik lotniczy „Interavia" (z roku 1965) ocenia liczbę wyprodukowanych rakiet w ciągu ostatnich lat na 80 000 sztuk. „Cobra" jest pociskiem rakietowym na paliwo stałe. Obsługuje ją jeden człowiek. Długość całkowita 0,78 m, kaliber 0,10 m, ciężar całkowity 9,5 kG, a ciężar ładunku bojowego 2,5 kG. Oprócz silnika marszowego pocisk ma mały silnik startowy. Przy średniej prędkości 85 m/s zasięg wynosi około 1,6 km. Sterowanie elektromagnetyczne. Impulsy elektryczne poruszają klapki (spoilery) umieszczone na czterech stateczkach. Ładunek bojowy ma zdolność przebicia pancerza grubości 400 mm (dane wg „Raketentechnik" — Leipzig — 1967).

W 1959 roku zakłady Perkin-Elmer w Ueberlingen (Bodensee) rozpoczęły licencyjną produkcję amerykańskich rakiet „Sidewinder" klasy powietrze-powietrze. „Sidewinder" (AIM-9 B wg oznaczenia USA) należy do uzbrojenia samolotów paktu NATO i głównym producentem w Europie tej broni są właśnie Niemcy zachodnie. Oto kilka danych typu 1 A: długość 2,8 m, kaliber 122 mm, ciężar całkowity 72 kG, prędkość maks. M = 2,5, zasięg około 7 km, ciężar głowicy bojowej 2,25 kG. Kierowanie bierne lub czynne przy wykorzystaniu podczerwieni.

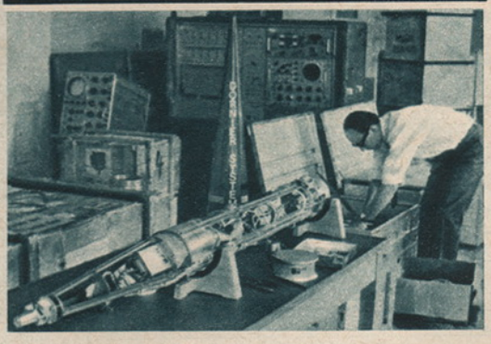
W roku 1965 w okolicach Cuxhaven wystartowały rakiety nowo utworzonego towarzystwa — Deutsche Waffen und Luftruestung. Jednostopniowa o długości 3,5 m i dwustopniowa o długości 7 m, których pułap oceniany był na 80 — 140 km. Wprawdzie pod wpływem silnego protestu międzynarodowe towarzystwo, a ściślej spółka, zostało zlikwidowane, ale zabezpieczyło swoje interesy przenosząc działanie do Pretorii w Afryce Południowej.

Od lat w Troisdorf, w zakładach o znajomej nazwie Dynamit Nobel AG, trwają prace nad paliwami rakietowymi. Ogłoszenia zamieszczane w prasie NRF wskazują na żywą działalność zakładów, gdyż stale poszukiwani są specjaliści od chemii paliw.

Zaplecze naukowo-techniczne dla prac związanych z techniką rakietową tworzą liczne instytuty. Między innymi 20 instytutów DLVR (Deutschen Versuchsanstalt fuer Luft und Raumfahrt) — w Aachen, Bonn, Essen, Muehlheim, Goettingen, Freiburg, Muenchen, Porz-Wahn i Berlinie zachodnim, — licznych instytutów uniwersyteckich, 8 przy wyższych uczelniach technicznych, 7 instytutów im. Maxa Plancka, 6 instytutów państwowych, 1 instytut stowarzyszenia rakietowego im. Hermanna Obertha, 1 instytut WGL (Wissenschaftliche Gesellschaft fuer Luftfahrt).



Powyżej — rakieta odzyskiwana — Projekt 621, poniżej — głowica rakiety BRD-A1 dla doświadczeń w Kanadzie, podczas załadunku w Langenargen u Dorniera.



Jak informuje wzmiankowana uprzednio „Szara Księga" (Graubuch-1967), niemieccy specjaliści od techniki rakietowej znaleźli odpowiedni teren do swoich doświadczeń między innymi w faszystowskiej Republice Południowo-Afrykańskiej. Założyli tam silnie strzeżony „Instytut dla rakiet dalekiego zasięgu". W instytucie pracują ludzie od Boelkowa, Telefunkena i innych koncernów. W roku 1964 w pobliżu miasta Tsumeb w Afryce, niedaleko granicy Angoli, instytut z Lindau w NRF zbudował stację z antenami wysokości 120 m, służącą do śledzenia torów lotu rakiet i satelitów. Interesującym szczegółem jest fakt, że wspomniany instytut, czego nie ukrywa prasa NRF, finansowany jest przez ministerstwo obrony.

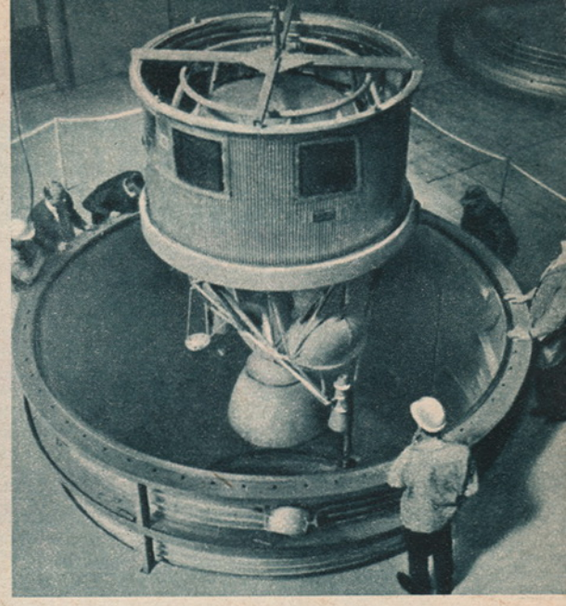
Podobnie jak w lotnictwie, również i w technice rakietowej NRF tkwią byli pracownicy przemysłu zbrojeniowego III Rzeszy Hitlera. Oto kilka czołowych postaci w dzisiejszej rzeczywistości bońskiej:

Prof. Armin Dadieu kieruje w Stuttgarcie instytutem paliw rakietowych — przed 1945 rokiem współdziałał w powstaniu V-2, a od roku 1932 był członkiem nielegalnej wówczas w Austrii partii faszystowskiej, miał tytuł Gauamtsleitera NSDAP i SS Standartenfuerera.

Inż. Rolf Engel jest szefem od spraw rakietowych u Boelkowa. Przedtem był kierownikiem badawczej placówki rakietowej SS pod Gdańskiem.

Prof. August Quick, kierownik instytutu lotnictwa wyższej szkoły technicznej w Aachen i członek komisji do badania przestrzeni kosmicznej, przed 1945 rokiem pracował na odpowiedzialnym stanowisku u Junkersa, piastując ponadto tytuł kierownika instytutu doświadczalnego lotnictwa Goeringa w Berlinie.

Zamierzenia kosmiczne NRF można z grubsza podzielić na dwa rodzaje. Do pierwszego należy stworzenie i realizacja własnego, narodowego programu kosmicznego — do drugiego udział w międzynarodowych programach ESRO i ELDO. O zamierzeniach szeroko informuje prasa zachodnia, w tym szwajcarska „Interavia", wspominając, że już w roku 1962 powstał czteroletni plan budowy własnego programu kosmicznego. Utworzona w roku 1961 komisja do spraw techniki kosmicznej dała między innymi podstawy do stworzenia takiego planu.



Silnik trzeciego stopnia rakiety „Europa-1", zbudowany w NRF, podczas prób w komorze próżniowej w zakładach Boelkowa w Ottobrunn koło Monachium.

Rozpatrzmy kolejno oba programy, rozpoczynając od narodowego.

Projekt 621 — dotyczy studiów i budowy rakiety sondażowej wielokrotnego zastosowania (odzyskiwanej dzięki wysuwanym skrzydłom elastycznym), opracowanej u Dorniera. Tymże kryptonimem oznaczono budowę rakiety ze sztywnymi skrzydłami powstającej w firmie Boelkow, oraz rakiety z samoniszczącym ładunkiem, przeznaczonej do badań atmosferycznych.

Projekt 622 — to budowa trzeciego stopnia dla rakiety europejskiej. Pierwszy etap prac już zakończono.

Projekt 623 — dotyczy systemu odzyskiwania rakiet nośnych.

Projekt 624 — dotyczy prac technologicznych związanych z silnikami rakietowymi, osprzętem, elektroniką itp.

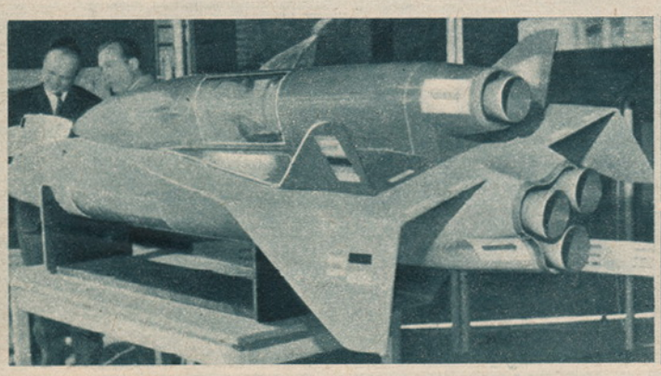
Projekt 625 — dotyczy budowy sztucznych satelitów. Większość prac z tego zakresu prowadzi firma Boelkow. Chodzi przy tym nie tylko o prace konstrukcyjne, ale wszystkie inne związane z systemem pomiarowym i naukowym.

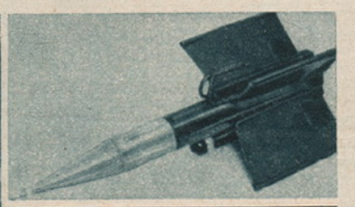
W programach międzynarodowych NRF uczestniczy z poważnymi udziałami finansowymi. I tak w ELDO-B ma 25 procent, w ELDO-A 22,01 procent, a w ESRO 21,5 procent udziału. Trzeci stopień rakiety ELDO wypróbowano statycznie w Lampoldshausen niedaleko Heilbronn, w nowoczesnym ośrodku badawczym wyposażonym w potężną hamownię dla silników rakietowych. Obecnie niemiecka rakieta znajduje się w Australii, gdzie przeprowadzone zostaną w bazie Woomera próby w locie całego zespołu „Europa".

W dniach od 7 do 12 kwietnia bieżącego roku na mocy zawartego porozumienia między NASA i ministerstwem bońskim do spraw nauki, wyrzucono z Kiruna (Szwecja) pięć rakiet amerykańskich typu „Nike-Apache". Rakiety te zostały wyposażone w aparaturę badawczą wykonaną całkowicie w Instytucie im. Maxa Plancka. Trzy rakiety osiągnęły wysokość ponad 200 km, rozpylając w Kosmosie obłok z baru. Celem eksperymentu były pomiary pól elektromagnetycznych. W końcu ubiegłego roku ładunek użyteczny zabudowany w „Nike-Apache" wystartował z kanadyjskiej bazy Fort Churchill. Ładunek umieszczony w głowicy o długości 1,80 m zawierał wyposażenie przyszłego satelity niemieckiego (projekt 625-A-1), który umieszczony zostanie na orbicie ziemskiej w 1968 roku. Coraz częstsze są wiadomości o podobnych eksperymentach. Do połowy czerwca bieżącego roku odbędą się w Norwegii starty czterech rakiet „Dragon" (zakupionych we Francji). Uniosą one przyrządy pomiarowe opracowane przez Instytut Fizyczny w Bonn i instytut heildelberski im. Maxa Plancka. Już zapadły ważne decyzje w sprawie budowy satelity stacjonarnego, telekomunikacyjnego „Athos". Powstanie on przy współpracy niemiecko-francuskiej i za trzy lata wystartuje z Gujany w Kosmos.

Podane oficjalnie informacje nie wyczerpują oczywiście wszystkiego co w dziedzinie techniki rakietowej, astronautyki, a szczególnie zbrojeń rakietowych dokonuje się w NRF. Stąd też zaniepokojenie narodów miłujących pokój, stąd też znane oświadczenie rządu ZSRR z dnia 29 stycznia bieżącego roku. ZWRACA ONO UWAGĘ WSZYSTKIM PAŃSTWOM I NARODOM ŚWIATA NA NIELEGALNE POWSTAWANIE W NRF BAZY MATERIALNO-TECHNICZNEJ, UMOŻLIWIAJĄCEJ BUDOWĘ WŁASNEGO PRZEMYSŁU ATOMOWEGO I RAKIETOWEGO.

PE





Z lewej — model transportera kosmicznego opracowanego przez Junkersa, powyżej seryjny pocisk rakietowy typu Bo-810 „Cobra" przeznaczony do zwalczania czołgów.
Zdjęcia: „Flugwelt" i „Avia".

METEOROLOGIA SATELITARNA NA CO DZIEŃ

SATELITY meteorologiczne są, obok satelitów komunikacyjnych, pierwszym typem statku kosmicznego, który znalazł bezpośrednie i praktyczne zastosowanie w służbie cywilnej.

Wyjście oprzyrządowanych rakiet i satelitów daleko poza obszar, uważany zwykle za atmosferę, otworzyło zupełnie nowe możliwości dla wielu gałęzi nauki, między innymi dla meteorologii. Ten fakt stwierdzono już po uzyskaniu pierwszych zdjęć z rakiet V-2. Okazało się, że przy spojrzeniu na Ziemię z góry, a raczej z zewnątrz, tym co się od razu obserwatorowi rzuca w oczy są masy chmur: śnieżnobiałe lub szare, rozproszone lub ułożone w systemy, zawsze odcinające się na tle lądów i mórz. Było to szczególnie uderzające na zdjęciach czarno-białych, na których wobec wyrównanej czułości na barwy niewielki jest kontrast lądu i wody.

Od prób z rakietami V-2 dzieli nas 20 lat: obecnie obydwa kosmiczne mocarstwa dysponują pełnowartościowymi, operacyjnymi systemami satelitarnymi pracującymi dla służby meteorologicznej. Mimo nieporównanie doskonalszych środków technicznych pierwszym przedmiotem zainteresowania meteorologów jest to, co zafascynowało oglądających zdjęcia sprzed dwu dziesiątków lat: obraz chmur, ich układów, rozwoju, ruchów — zjawisk, które mają decydujący wpływ na pogodę.

Fot. 3. Wyznaczania elementów przelotu satelity dokonywane przy pomocy ruchomego wykresu.

Jak działa satelita meteorologiczny przekazujący na Ziemię obraz zachmurzenia?

Satelita „Nimbus" okrąża Ziemię na wysokości około 1200 km po orbicie zbliżonej do kołowej; ewentualne odchyłki, z reguły nie zamierzone, nie powinny przekraczać kilkudziesięciu kilometrów. Orbita jest w przybliżeniu okołobiegunowa, co pozwala satelicie oglądać całą powierzchnię naszego globu w ciągu pół doby. Ponadto elementy orbity są tak dobrane, że niezależnie od położenia Ziemi względem Słońca, które zmienia się w ciągu roku, satelita przechodzi w pobliżu zenitu stale o tej samej porze dnia. Ma to miejsce przeważnie w godzinach południowych, gdy najlepsze są warunki oświetlenia. Ten typ orbity nazywamy orbitą synchronizowaną słonecznie.

Satelita „Nimbus" wyposażony jest w szereg zespołów aparatury. Omówimy jeden z nich, ten, którego zadaniem jest umożliwienie obserwacji zachmurzenia nad dowolnym obszarem Ziemi przez stację odbiorczą znajdującą się na tym właśnie obszarze. System ten, zwany APT (Automatic Picture Transmission), znalazł w ciągu ostatniego roku zastosowanie w służbie meteorologicznej wielu krajów, w tym również i w Polsce.

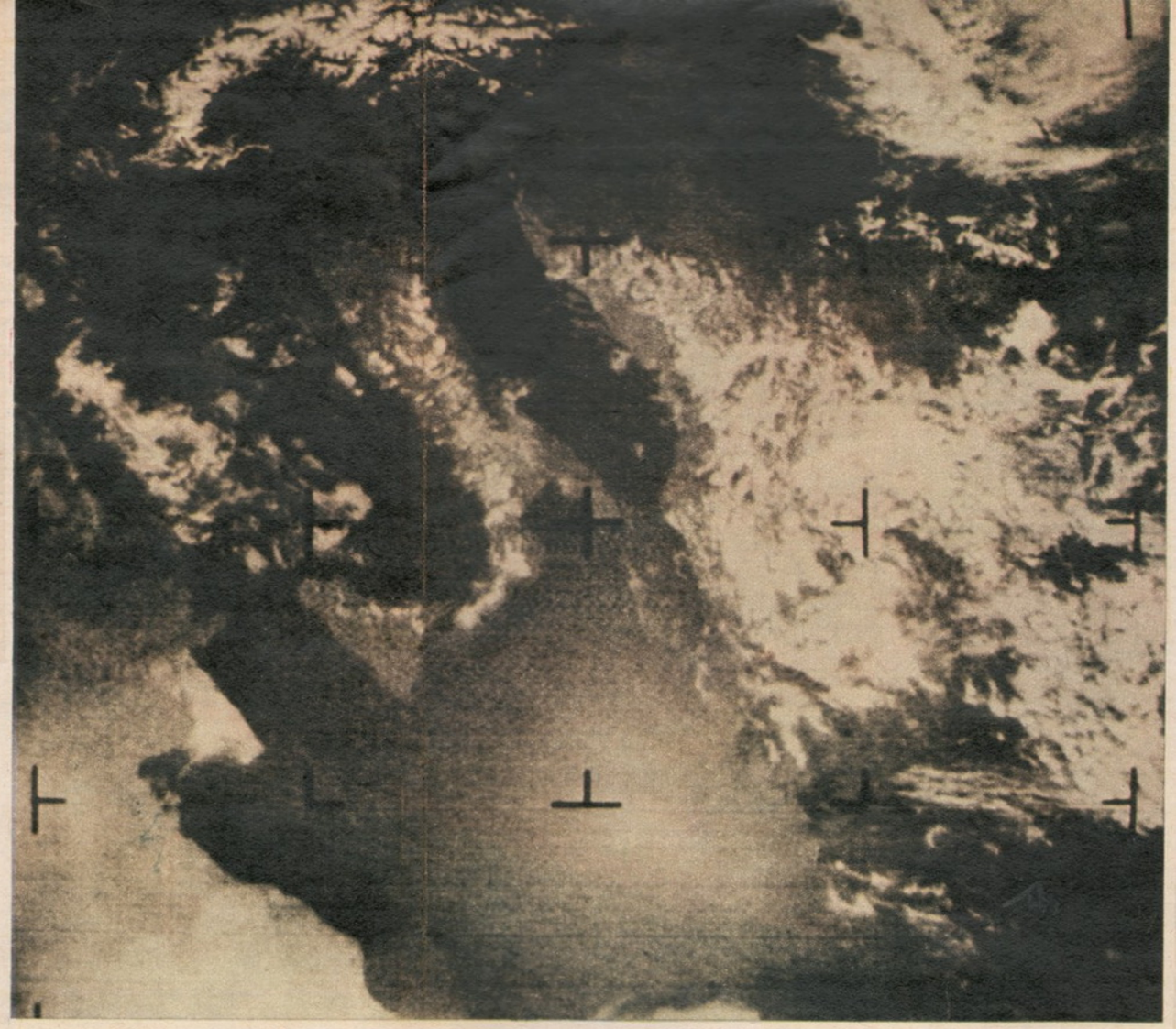
Satelita znajdując się nad oświetloną półkulą Ziemi wykonuje zdjęcia za pomocą szerokokątnej kamery telewizyjnej; oś optyczna kamery skierowana jest prostopadle do powierzchni Ziemi. W odróżnieniu od zwykłej aparatury telewizyjnej obraz wykonany drogą krótkiej ekspozycji jest na pewien czas zachowany wewnątrz lampy obrazowej. Wtedy, gdy obiektyw kamery jest zamknięty, odbywa się analiza wykonanego zdjęcia. Linia po linii, w ciągu 200 s promień elektronowy przebiega przez mozaikę vidiconu, gdzie każdemu z kilkuset tysięcy punktów obrazu odpowiada mikroskopijny ładunek elektryczny. Powstający w ten sposób sygnał, którego zmiany odpowiadają światłom i cieniom zdjęcia, jest wzmacniany i transmitowany drogą radiową na Ziemię.

Linii obrazu jest 800, analiza każdej z nich zajmuje 0,25 s; tak więc po 200 s kamera jest gotowa do następnego zdjęcia. Przez 8 s nadawane są sygnały pomocnicze: stantowy, fazujący i poziomujący — i cykl rozpoczyna się od nowa. Poruszający się z prędkością 25 tys. km na godzinę satelita przebywa w tym czasie odległość ok. 1500 km; dzięki czemu każde zdjęcie obejmuje nowy obszar. Składając je razem można uzyskać dane z dowolnie dużego terenu. Nadajnik APT pracuje na falach ultrakrótkich, z czego wynika, że sygnały możemy odbierać tylko wtedy, gdy satelita znajduje się nad horyzontem. Dla „Nimbusa" ma to miejsce 2 lub 3 razy w ciągu dnia, a czas trwania każdego przelotu wynosi kilkanaście minut; w ten sposób można codziennie odebrać 6—8, a wyjątkowo do 11 zdjęć, które pokrywają obszar nieco większy od Europy (fot. 1).

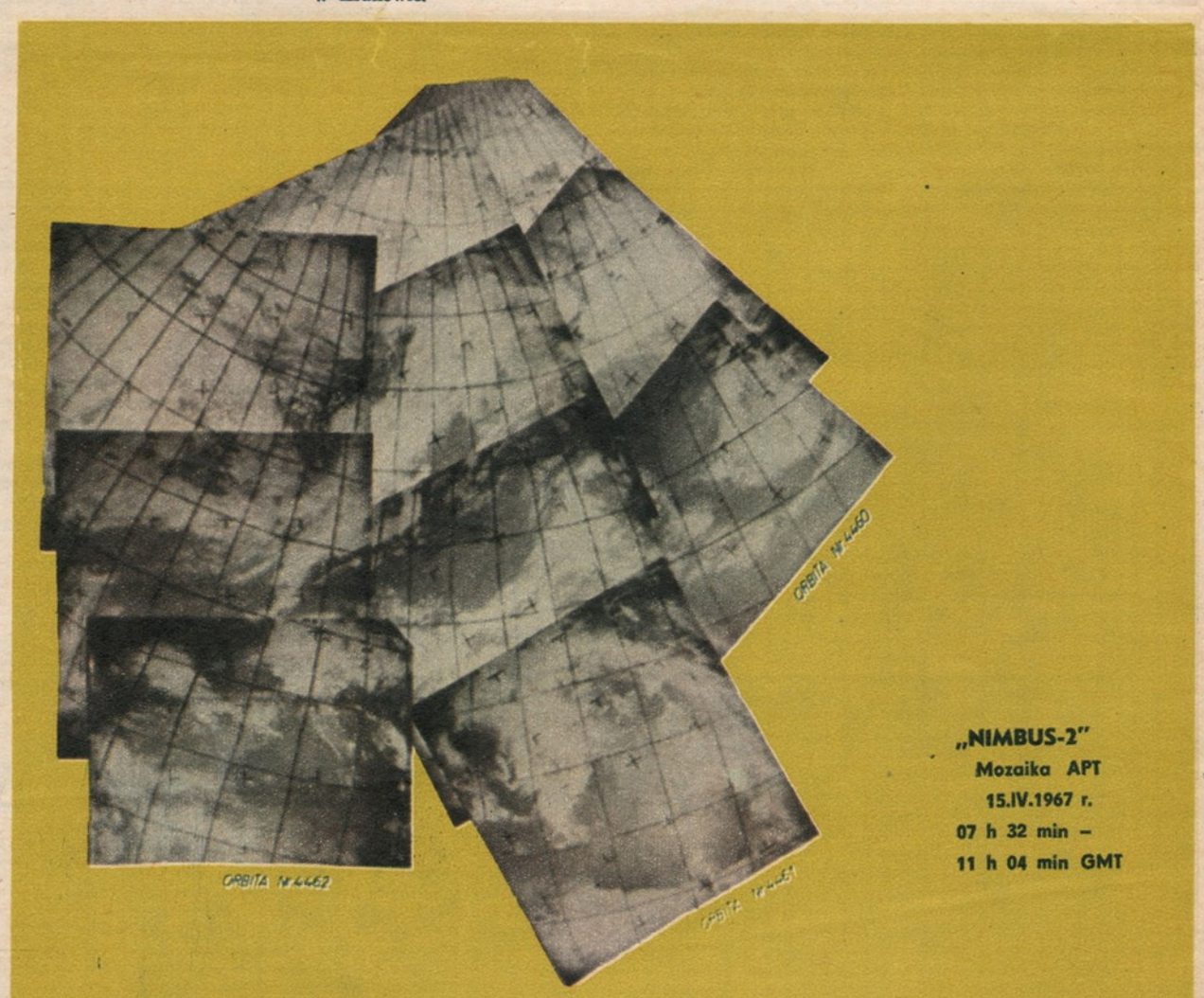
Państwowy Instytut Hydrologiczno-Meteorologiczny docenił znaczenie i korzyści, jakie dać może nowe narzędzie obserwacji zjawisk atmosferycznych. Zakład Badań Rakietowych i Satelitarnych (ZBRiS) PIHM w Krakowie opracował, wykonał i uruchomił zestaw aparatury do odbioru obrazów APT, który od 1.IV.1967 r. pracuje dla potrzeb służby prognoz; uzyskany materiał stanowić będzie ponadto temat opracowań o charakterze badawczym.

Krajowa stacja odbiorcza APT składa się z kierunkowej anteny spiralnej (fot. 2), zespołu odbiornika oraz faksimili przetwarzającej wzmocniony i odebrany sygnał na zdjęcie fotograficzne. Antena i odbiornik zostały skonstruowane w ZBRiS; faksimila, produkcji angielskiej firmy Muirhead, jest najnowocześniejszym z aktualnie dostępnych modeli. Uzyskano ją dzięki staraniom Dyrekcji PIHM, w ramach pomocy technicznej Światowej Organizacji Meteorologicznej (WMO).

Codzienna praca stacji rozpoczyna się od wyznaczenia elementów przelotów satelitów w oparciu o depesze APT Predict, otrzymywane za pośrednictwem sieci łączności WMO. Ta skomplikowana w teorii operacja dokonywana jest szybko i z dokładnością wystarczającą do praktyki.

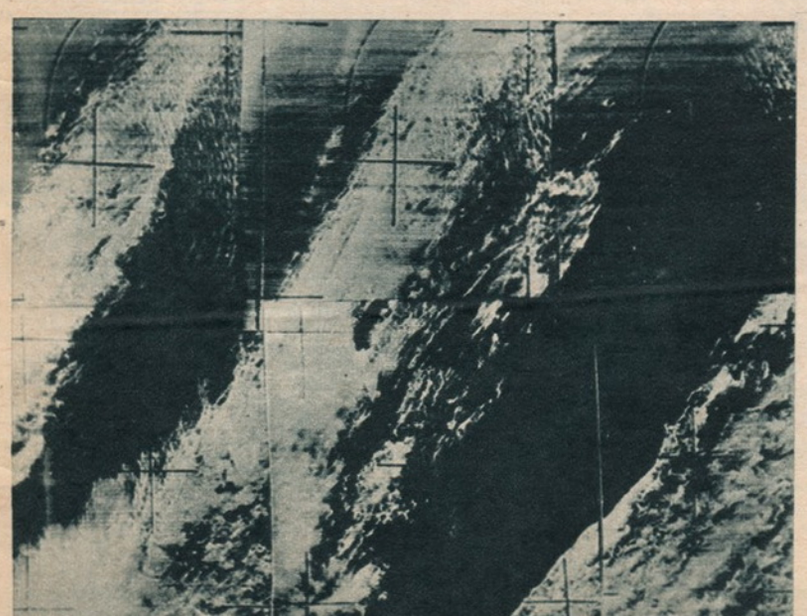


Fot. 5. Półwysep Apeniński (wolny od chmur), półwysep Bałkański i Azja Mniejsza (częściowo zachmurzone) na zdjęciu z 17.IV. br. Widoczne ponadto wybrzeże Afryki północnej, Sycylia, Sardynia, Korsyka oraz pokryte śniegiem Alpy. Jasna kolista plama na płd.-wsch., to rozmyte odbicie Słońca w Morzu Śródziemnym. Wielkość rozmycia (rozproszenia promieni słonecznych) daje informacje o natężeniu falowania powierzchni morza a stąd, pośrednio, o sile wiatru.



Fot. 1. Niżej: Mozaika z 10 zdjęć APT odebranych z 3 kolejnych orbit satelity „Nimbus-B". Płd.-wsch. narożnik mozaiki leży poza Morzem Kaspijskim, płn.-zach. — u wybrzeży Grenlandii. Zdjęcia odebrano 15.IV.1967 r. w ZBRiS PIHM w Krakowie.

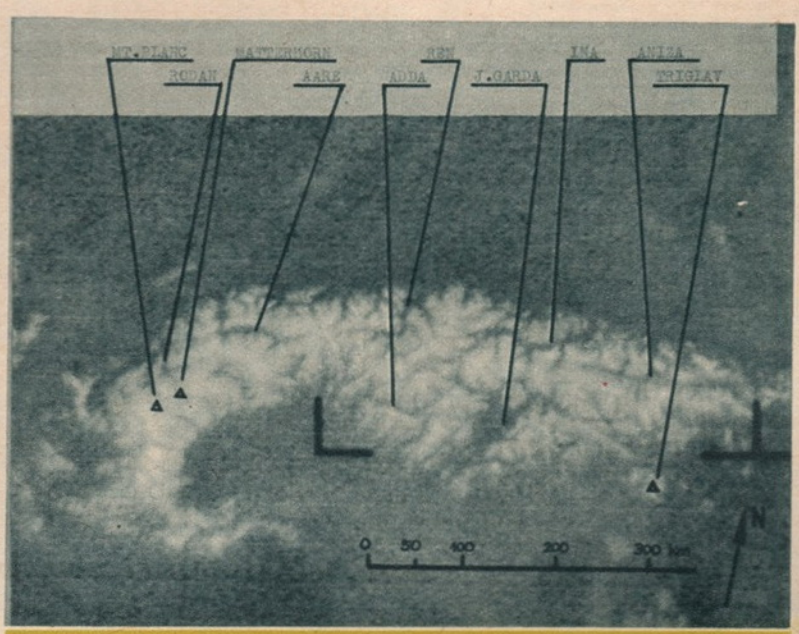
Fot. 6. Montaż mozaiki obrazów przekazanych 4.III.1967 r. przez radzieckiego satelitę meteorologicznego „Kosmos-144". Widoczny jest Atlantyk Południowy oraz płd.-zach. wybrzeże Afryki. Foto: APN



stateczną dokładnością przy użyciu pomocniczych wykresów i tabel (fot. 3). Wyniki służą do zaprogramowania naprowadzania anteny oraz do dowiązania geograficznego odebranych obrazów. Następuje odbiór, obróbka chemiczna zdjęć, naniesienie współrzędnych geograficznych i zestawienie mozaiki. Wszystkie czynności od chwili wykonania ekspozycji przez kamerę satelity można skrócić do niespełna godziny.

W ciągu godziny na stole synoptyka pojawia się idealna mapa zachmurzenia, gdzie jak na dłoni widoczne są linie frontów, zawirowania, większe systemy burzowe, a nawet mgły, lokalne zjawiska fa-

Oczywiście zdjęcia satelitarne nie zastępują obserwacji naziemnych, dotyczących takich wielkości jak ciśnienie, wilgotność, temperatura. Ale meteorologia satelitarna rozwija się szybko; obok APT istnieją lub są w planie inne równie interesujące systemy satelitarne. Od kilku tygodni znajduje się w akcji doskonały i wszechstronnie wyposażony radziecki satelita meteorologiczny „Kosmos-144". Zamierzenia niewielu dziesiątków lat idą w kierunku uruchomienia ogólnoświatowej sieci meteorologicznej opartej na zespołach satelitów obserwacyjnych i łącznościowych, automatycznych stacjach lądowych i morskich oraz

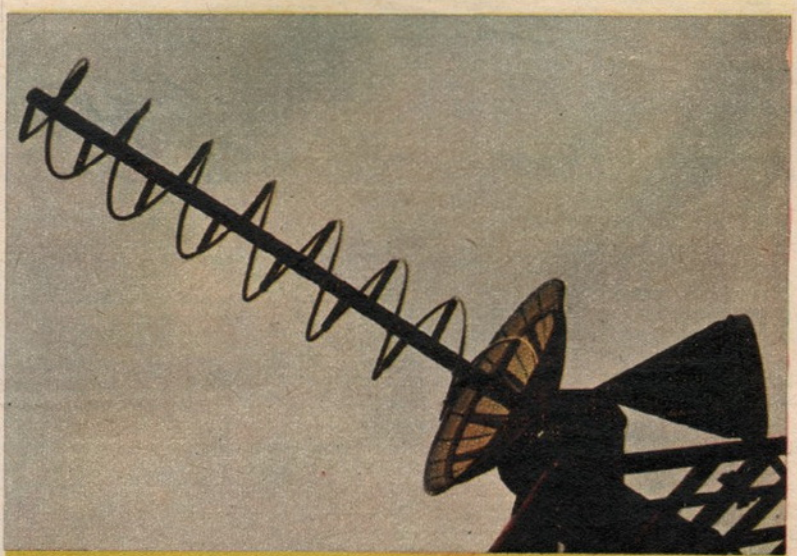


Fot. 4. Jedyna w swoim rodzaju mapa Alp otrzymana przez powiększenie wycinka zdjęcia APT, dokonanego podczas bezchmurnej pogody. Na tle białych, ośnieżonych masywów górskich odcinają się wolne od śniegu doliny i jeziora. Zdjęcie z satelity „Nimbus-B" odebrane w Krakowie 17.IV.br.

lowe, zasięg zalodzenia mórz, a nawet obraz pokrywy śnieżnej (fot. 4) i natężenia falowania powierzchni morza (fot. 5). Tego rodzaju informacji nie jest w stanie dostarczyć najlepiej zorganizowana sieć typowych stacji obserwacyjnych, wyposażona w najdoskonalsze środki łączności.

centrach zbiorczo - obliczeniowych, podających wyznaczone numerycznie prognozy. Wszystko wskazuje na to, że służba i badania meteorologiczne na świecie i w Polsce weszły w stadium szybkiej modernizacji, a rozwój sieci stacji odbiorczych APT stanowi jeden z pierwszych kroków w tym kierunku.

Mgr JACEK M. KIBIŃSKI



Fot. 2. Kierunkowa antena spiralna do odbioru sygnałów z satelitów meteorologicznych.

NA ZIEMI W POWIETRZU W KOSMOSIE

SPORT SPADOCHRONOWY

Na lipskim lotnisku Moc-kau, podczas zawodów spadochronowych 22-letnia spadochroniarka Birgit Hausdorf ustanowiła nowy rekord międzynarodowy w skoku na celność lądowania. Skacząc z wysokości 600 m wylądowała ona w odległości 1 m 11 cm od środka koła.

LOTNICTWO WOJSKOWE

▲ **SENATOR** amerykański Mc Clellan publicznie zażądał wyjaśnień, dlaczego nowy samolot F-111 (o zmiennej w locie geometrii skrzydeł) nie jest w pełni przystosowany ani do służby w lotnictwie taktycznym, ani w lotnictwie marynarki.

▲ **NOWE** typy samolotów zamierzają w najbliższym czasie wprowadzić Amerykanie na teren walki w Wietnamie. Mają to być m.in. Temco Vought, które marynarka chce użyć do działań przeciwko Wietnamowi północnemu, dalej Cessna A-37, które zastąpią A.1 „Skyraidery" i Cessna-02, które zastąpią „Bird Dog".

▲ **W WOJNIE** w Wietnamie zaangażowane zostaną do walki przeciwko siłom patriotycznym australijskie samoloty „Canberra".

▲ **NAD** prowincją chińską Kuang Si zestrzelone zostały dwa amerykańskie samoloty „Phantom" 4B, które wtargnęły do obszaru powietrznego ChRL.

▲ **ANGIELSKIE** samoloty taktyczne pionowego startu Hawker - Siddeley P. 1127 otrzymały ostatnio nazwę „Harrier".

▲ **AMERYKAŃSKI** rakietoplan X-15, pilotowany przez majora Mike Adamsa, osiągnął w czasie 9-minutowego lotu wysokość 51 490 m i prędkość 5 955 km/h. Był to czwarty lot Adamsa na X-15.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

URUCHOMIONA z początkiem kwietnia br. nowa linia lotnicza Leningrad — Sztokholm będzie wspólnie eksploatowana przez radziecki „Aeroflot" i skandynawskie linie SAS.

POŁĄCZENIE między Rzymem (przez Mediolan) i Moskwą otwierają włoskie linie lotnicze „Alitalia". Samolot będzie odlatywał z Rzymu o godz. 9.15, lądował w Moskwie o 15.10 i startował z powrotem o 16.40. „Alitalia" uruchamia również połączenia ze Szwecją i Peru.

NA 28 LUTEGO 1968 r. wyznaczony został pierwszy lot francusko - angielskiego naddźwiękowego samolotu pasażerskiego „Concorde". Obecnie prototyp samolotu znajduje się w fazie montażu, przeprowadzanego przez francuskie zakłady Sud Aviation.

ŚLEDZTWO w sprawie katastrofy samolotu należącego do towarzystwa „Globe Air",

Jednym z zasługujących na uwagę lekkich samolotów sportowych, budowanych amatorsko, jest amerykański CA-65. Jego twórcą jest inż. Cvetković, z pochodzenia Jugosłowianin. CA-65 jest samolotem dwumiejscowym, konstrukcji całkowicie drewnianej, wyposażonym w silnik Lycoming o mocy 125 KM. Prędkość podróżna — 220 km/h, zasięg — 700 km.

JUGOSŁAWIA otrzymała niedawno kilka nowych połączeń lotniczych z zagranicą. Uruchomiony został szlak łączący Dubrownik oraz Belgrad z Budapesztem. Belgijskie linie SABENA otworzyły regularną linię Bruksela — Belgrad — Tel Awiw (Izrael). „Air France" otworzyło połączenie Paryż — Belgrad — Bukareszt.

NOWĄ linię lotniczą uruchomiono ostatnio pomiędzy Wielką Brytanią i Australią. Trasa nowego szlaku prowadzi przez Nowy Jork, San Francisco, Honolulu i Fidżi.

MIĘDZYNARODOWA Organizacja Lotnictwa Cywilnego podała, iż w ub. roku śmierć poniosło w katastrofach lotniczych 908 pasażerów. W r. 1964 katastrofy samolotów pasażerskich pochłonęły 684 ofiary. Trzeba jednak zaznaczyć że lotnicze przewozy pasażerskie były w roku 1966 znacznie wyższe niż w roku poprzednim.

„SAUDI Arabian Airlines" (SAA) przyjęte zostały ostatnio na członka IATA. Tym samym liczba członków tej organizacji powiększyła się już do 102, z tego 88 towarzystw ma członkostwo rzeczywiste, a 14 — jest członkami stowarzyszenia.

BEZPOŚREDNIĄ linia lotnicza Paryż — Bukareszt, uruchomiona ostatnio, będzie eksploatowana wspólnie przez „Air France" i rumuńskie towarzystwo TAROM.

W SAN JUAN (Portorico) odbyła się konferencja IATA, poświęcona sprawie stawek za przewóz towarów w transporcie lotniczym. W naradzie wzięli udział przedstawiciele 65 towarzystw lotniczych.

SAMOLOTY towarzystwa „Air Afrique" przewiozą w tym roku ponad 5 000 pielgrzymów udających się z zachodniej i centralnej Afryki do Mekki. Pielgrzymi podróżować będą specjalnymi samolotami DC-8F i Boeing-707.

SZYBKI ROZWÓJ LOTNICTWA KOMUNIKACYJNEGO NA WĘGRZECH

Węgierskie towarzystwo lotnicze MALEV przewiozło w ub. roku 384 tys. pasażerów, wobec 153 tys. osób w roku 1965. Jednocześnie przetransportowano prawie 6,3 tys. ton ładunków, wobec 5,1 tys. ton w roku 1965.

Budapeszt utrzymuje obecnie bezpośrednią łączność lotniczą z 41 miastami w Europie, na Bliskim Wschodzie i w Afryce. Samoloty MALEV-u odbywają co tydzień 53 loty zagraniczne, czyli o 10 lotów więcej niż w r. ub. W sezonie turystycznym samoloty kursują 4 razy w tygodniu do Lipska, 3 razy — do Drezna, a ponadto do Kijowa, Dubrownika, Zagrzebia i Monachium.

Coraz więcej zagranicznych towarzystw lotniczych uruchamia ponadto linie łączące Budapeszt z krajami europejskimi. Bezpośrednia linia Budapeszt — Nowy Jork, utrzymywana przez holenderskie towarzystwo KLM, już istnieje. W połowie br. zachodnioniemiecka „Lufthansa" zamierza uruchomić regularną linię Frankfurt n/M — Monachium — Budapeszt — Belgrad, zaś radziecki „Aeroflot" nosi się z zamiarem otwarcia sezonowego szlaku Symferopol (Krym) — Kijów — Budapeszt.

JAKA miała miejsce 20 kwietnia br. w pobliżu Nikozji na Cyprze, prowadzone przez federalne biuro lotnicze w Bernie, ujawniło iż pilot samolotu kapitan Müller był w chwili wypadku od 32 godzin bez wypoczynku. Nie powinien on więc podjąć lotu do Bangkoku (Syjam), gdyż przepisy przewidują, iż pilot przed objęciem służby musi mieć 12 godzin odpoczynku.

SAMOLOTY KRAJU RAD

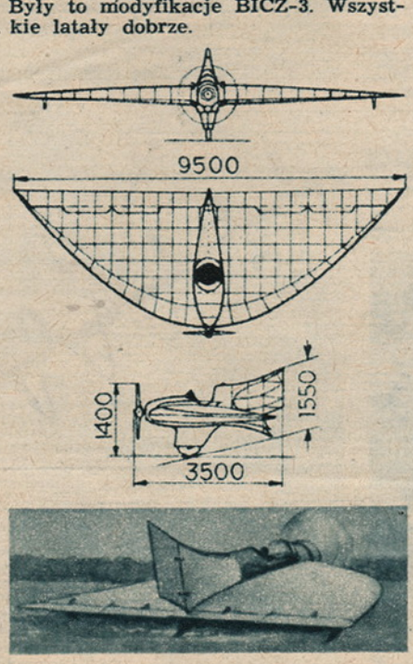
50

Pionierem w dziedzinie budowy tzw. bezogonowców jest — tak w ZSRR jak i na świecie — Borys Czeranowski. W ciągu 20 lat swej działalności konstruktorskiej Czeranowski zbudował około 30 samolotów i szybowców. Szczególną sławę przyniosła mu budowa aparatów latających ze skrzydłem w kształcie paraboli. On pierwszy zbudował i zademonstrował w praktyce tzw. „latające skrzydło" w jego najczystszej formie.

Pierwszy projekt samolotu w układzie „latającego skrzydła" Czeranowski opracował jeszcze w 1921 roku. Po przedmuchaniu próbnych modeli w tunelu aerodynamicznym, i to z dobrymi rezultatami, konstruktor zbudował szybowce BICZ-1 „Parabola" i BICZ-2. Latały one dobrze, dając świadectwo swej użyteczności na zawodach. W roku 1926 Czeranowski zbudował samolot bezogonowy BICZ-3, zaś w następnych latach jeszcze 6 maszyn tego typu. Wszystkie — z drewna, pokryte płótnem.

BICZ-3 posiada silnik o mocy 18 KM. Samolot został oblatany przez pilota doświadczalnego B. Kudrina. Były to pierwsze loty na maszynie tego typu.

Z końcem r. 1929 Czeranowski zbudował bezogonowiec BICZ-7 z silnikiem 100 KM, a następnie BICZ-7A. Były to modyfikacje BICZ-3. Wszystkie latały dobrze.



RÓŻNE

● **Odnaleziono** zaginiony niedawno samolot indyjski. Stwierdzono, że rozbił on się w górskich rejonach, w pobliżu wschodniej granicy stanu Assam. Ekipy poszukiwawcze dostrzegły szczątki samolotu na szczycie o wysokości około 1520 m, w miejscu styku granic Pakistanu, Burmy i Tybetu chińskiego. Maszyna ta, „Dakota", wystartowała do Gauhati, miejscowości leżącej około 480 km na północny - wschód od Kalkuty.

● **Prezydent** de Gaulle oficjalnie otworzył 26 maja br. XXVII Międzynarodowy Salon Lotniczy i Astronautyczny na lotnisku Le Bourget pod Paryżem. W Salonie bierze udział 130 typów różnych samolotów z wielu krajów i 54 typy śmigłowców. M.in. prezentowane są: francuskie śmigłowce SA-340 i SA-321, turbośmigłowy samolot angielski Handley Page-137, radziecki odrzutowiec pasażerski Jak-40 i śmigłowiec — olbrzymi Mi-10K, amerykański olbrzym DC-8-61, L-100 — cywilna wersja samolotu transportowego C-130 i L-200 — cywilna wersja wojskowego transportowca C-141, zachodnioniemiecki samolot transportowy Dornier Do-31E oraz wiele innych.

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

Wernher von Braun, dyrektor centrum kosmicznego im. Marshalla (USA) stwierdził, że radziecka rakieta nośna, która wyniosła na orbitę ziemską satelitę „Proton", miała ciąg o 20 procent większy od rakiety USA „Saturn-1 B".

*

Dnia 3 maja z Pakistanu wystartowała rakieta meteorologiczna o tajemniczej nazwie „Rehbar-15", osiągając wysokość 160 km. Była to rakieta francuska „Centaure", której start zrealizowano przy współpracy z francuskim narodowym centrum kosmicznym (CNES).

*

USA, Australia i W. Brytania współpracują w programie „Sparta". Oparty on jest na trzech rakietach badawczych tejże nazwy, których zadaniem będzie m.in. zebranie doświadczeń z przechodzenia rakiet przez atmosferę ziemską zarówno podczas wejścia, jak i powrotu na Ziemię. Próby prowadzone będą w Australii.

*

Prasa USA opublikowała po raz pierwszy zdjęcia modeli 1:1 nowych rakiet dla okrętów podwodnych. Są to „Polaris A-3" i „Poseidon". „Poseidon", jak wiadomo, ma zastąpić stare „Polarisy" A-1 i A-2. Ma on 10,3 m długości (9,4 m miał „Polaris"). W roku 1970 marynarka USA uzbroi swe okręty w nowe rakiety — 10 atomowych okrętów podwodnych otrzyma „Polaris A-3", a 31 rakiety typu „Poseidon".

*

I jeszcze sprawa „Apollo" — w toku badań technicznych stwierdzono przeszło 1 300 usterek w nowo budowanym statku. Usterki te trzeba będzie zlikwidować. Pierwsza próba bezzałogowa ma nastąpić dopiero jesienią, a próba z nową trzyosobową załogą, na której czele stać ma kosmonauta Schirra, przewidziana jest pod koniec marca 1968 roku.

Uważa się, że zrekonstruowany statek „Apollo" będzie po przeróbkach znacznie bezpieczniejszy niż „Apollo I". Przed zespołem instrumentów pokładowych, pokrytych dawniej tylko siatką nylonową, wmontowano ognioodporne drzwi. Zainstalowano też urządzenia, mające zapewnić kosmonautom opuszczenie kabiny w ciągu zaledwie trzech sekund, zamiast 90.

*

Sonda księżycowa „Lunar-Orbiter 4", krążąc wokół Srebrnego Globu wzdłuż jego południków, nadal przesyła zdjęcia powierzchni Księżyca. Ostatnio sfotografowała nie znany dotychczas krater - szczelinę o długości około 320 kilometrów i szerokości 16 km. Jak stwierdzają uczeni amerykańscy, prawdopodobnie powstał on w wyniku ruchów tektonicznych.

Amerykański ekspert geologii — Harold Masursky oświadczył, że jest to największa dolina księżycowa, jaką dotychczas zdołano odkryć. Szczelina znajduje się w pobliżu południowego bieguna Księżyca.

*

Satelita brytyjski „Ariel-3", który wyrzucono 5 maja z bazy im. Vanderberga (Kalifornia), wszedł na orbitę 492/597 km nieco odbiegającą od obliczeniowej.

*

Nowy satelita radziecki „Kosmos-158" wystartował dnia 15 maja, osiągając wysokość 650 km. Czas obiegu Ziemi 100,68 min, a kąt nachylenia orbity 74,04 stopnia.

KORESPONDENCJE

Z prawdziwą radością witamy zawsze korespondencje nadsyłane przez naszych Czytelników-modelarzy. Oto z gromadki listów wybieramy kolejno najważniejsze informacje.

*

Jan Bury z Poznania donosi o klubowych zawodach rozegranych w Poznaniu dnia 30 kwietnia oraz o zawodach radiomodeli. Ponieważ już informowaliśmy o tej drugiej imprezie, ograniczymy się do podania wyników pierwszej. Wewnątrzklubowe zawody modeli latających odbyły się na Ławicy przy udziale 51 zawodników, w tym 14 seniorów i 37 juniorów. W kategorii szybowców A-2 (juniorzy) zwyciężył Marek Piasecki — 550 pkt., w kategorii gumówek zwyciężył Jerzy Czajka — 477 pkt., a w kategorii modeli z napędem mechanicznym najlepszy był model Tomasza Wachowiaka — 719 pkt. W grupie seniorów w kategorii szybowców A-2 zwyciężył Zdzisław Balcerek — 772 pkt, a w gumówkach Marian Małecki — 812 pkt. Zwycięzcy, co warto podkreślić, są wychowankami Poznańskiego Ośrodka Modelarskiego APRL. Warunki do brązowej odznaki modelarskiej uzyskało 8 modelarzy, a do srebrnej 3 modelarzy.

*

Stanisław Meus z Sosnowca, informuje o II Tygodniu Małego Lotnictwa, który odbywał się w dniach 22—28 maja, przekazując program tej ogromnej (w czasie) imprezy. Oczekujemy obecnie bliższych danych o przebiegu poszczególnych rozgrywek aż o sześć pucharów. Program, niestety, dotarł do nas zbyt późno.

*

Henryk Grabowski z Krakowa prosi o sprostowanie błędu, który wkradł się do wyników ogłoszonych przy omówieniu zawodów radiomodeli w Tyńcu. Otóż 15 miejsce zajął Mieczysław Tapek z Aeroklubu Tatrzańskiego, a nie — jak podano — Janecki. Poza tym wykonawcą zdjęć był Andrzej Aniołowicz, a nie jak podpisano — Grabowski. I jeszcze jedno wyjaśnienie do tynieckich zawodów. Na zdjęciu uwidaczniającym zawodnika Z. Korsaka pokazano moment wypuszczania modelu E. Osińskiego, co wcale nie oznacza, że Korsak uczestniczył z tym modelem w zawodach. Korsak startował z modelem własnej konstrukcji, którego akurat nikt nie fotografował. Stąd, być może, niejednoznaczny podpis, który podobno silnie zdenerwował Z. Korsaka. Za pomyłki przepraszamy wszystkich zainteresowanych, łącznie z Czytelnikami.

*

Stefan Różycki z Jeżowa pisze o zawodach „Małych Form", które już po raz czwarty odbyły się w Lubinie w dniu 7 maja. I w tym roku dopisali zawodnicy, stawiając się na starcie w liczbie 91 osób. Oto najlepsze wyniki: juniorzy kat. szybowców A1 — Andrzej Nazar — Wrocław — 360 pkt., seniorzy w tej samej kategorii — Jerzy Skiślewicz — Świdnica — 898 pkt. (juniorzy wykonywali po 3 starty, a seniorzy po 5). W kategorii silnikowej (1 cm³) w grupie juniorów najlepszy był model Jerzego Kozaka z Gdańska — 370 pkt, a wśród seniorów model Jerzego Pachowskiego z Gdańska — 702 pkt. W kategorii gumówek (10 G gumy), w grupie juniorów zwyciężył Andrzej Strigl z Rzeszowa — 107 pkt., a w grupie seniorów Mieczysław Machaj z Rzeszowa — 472 pkt. I w tych kategoriach juniorzy wykonywali tylko po 3 starty. Zwycięzcy otrzymali cenne nagrody ufundowane przez dyrekcję miejscowego kombinatu miedziowego.

*

Zarząd Główny LOK informuje o tegorocznych imprezach. Centralne zawody modeli latających odbędą się w dniach 9—11 czerwca w Ligocie Dolnej. Dopuszczone są wszystkie klasy modeli latających, każda ekipa ZW LOK może liczyć 4 osoby. Modele na uwięzi natomiast popisywać się będą w Koszalinie w dniach 7—9 lipca. Dopuszczone są wszystkie podkategorie i 3 osobowe zespoły.

*

A oto ostatnia korespondencja otrzymana od **Stanisława Muchy** z Łodzi.

W dniu 7 maja br. na lotnisku Lublinek rozegrane zostały Ogólnopolskie Zawody Modeli Makiet i Akrobacyjnych na Uwięzi o Puchar Zarządu Wojewódzkiego ZMS w Łodzi. Organizatorem zawodów był Aeroklub Łódzki. Udział w imprezie zapowiedziało 92 zawodników z 16 aeroklubów. Najliczniej przybyli zawodnicy z Aeroklubu Śląskiego — 11 zawodników, Częstochowskiego — 9 zawodników, Jeleniogórski, Poznański i Łódzki przysłał po 8 zawodników, Warszawski, Wrocławski po 7 zawodników, Elbląski, Ziemi Lubuskiej, Włocławski po 6 zawodników, Bydgoski, Krakowski po 4 zawodników, Opolski — 3 zawodników, Ostrowski — 2, a Pomorski — 1 zawodnika.

Do oceny za wykonanie zgłoszono 50 modeli, loty wykonało 46 zawodników, a w akrobacji 32. Na wyróżnienie zasługiwały modele: „Jak-9P" Mariana Kotlickiego z Łodzi, „Douglas Havoc" J. Koczkodaja z Warszawy, „PWS-26" J. Kuszilka z Krakowa i „RWD-10" E. Haniszewskiego z Łodzi.

Sklasyfikowanych w Makietach Latających zostało 31, w akrobacji 19 zawodników. Ze względu na dużą liczbę zawodników komisja sędziowska zmuszona została skrócić zawody w makietach do oceny za wykonanie i jednej kolejki lotów, w akrobacji do dwóch kolejek lotów. W zawodach makiet latających zwyciężył J. Koczkodaj z Aeroklubu Warszawskiego z makietą Douglas „Havoc" i zdobył po raz pierwszy puchar przechodni ZW ZMS w Łodzi. Drugie miejsce zajął Marian Kotlicki z Aeroklubu Łódzkiego z Jak-9P. Trzecie miejsce zajął J. Kuszilek z Aeroklubu Krakowskiego z PWS-26.

W akrobacji zwyciężył Marian Walaszczyk z Częstochowy i zdobył po raz pierwszy Puchar przechodni ZW ZMS w Łodzi, drugi był St. Kaźmierowski z Poznania.

Puchary przechodnie, nagrody i dyplomy wręczył zwycięzcom wiceprzewodniczący ZW ZMS w Łodzi tow. Dyrdowski, który na zakończenie podziękował zawodnikom za udział w zawodach i sportową atmosferę oraz życzył jak najlepszych wyników w następnych zawodach.

(c)

SPEŁNIONE MARZENIA

DO modelarni trafił mając 10 lat. Nie wyróżniał się niczym specjalnym. Miał po prostu zamiłowanie do budowy modeli. Obserwowałem tego chłopca, który jest moim bratem i którego uczyłem trudnej sztuki modelarskiej. Były chwile radości po wygranych zawodach i chwile zwątpienia we własne umiejętności po przegranej, ale modelarstwo jest nieuleczalną chorobą w pozytywnym tego słowa znaczeniu. Zaczynaliśmy pracę na nowo.

Michał — bo takie właśnie ma imię, zdobył brązową odznakę wyczynową, a w 1965 roku na zawodach strefowych w grupie juniorów zajął II miejsce w kategorii szybowców, przegrywając z późniejszym wicemistrzem Polski Józefem Banialem ze Szczecina. Radość wielka — prawo reprezentowania Aeroklubu Poznańskiego i całej strefy składającej się z kilku województw na XXX Mistrzostwach Polski w Żarach. Systematyczna praca, wytrwałość i trening opłaciły się. Michał znalazł się w pierwszej dziesiątce najlepszych polskich szybowników. Obecnie Michał posiada srebrną odznakę wyczynową i licencję sportową modelarza lotniczego.

Modelarnia lotnicza w Środzie Wlkp., w której Michał pracował, jest małą powiatową modelarnią liczącą 20 modelarzy. Mimo małej ilości modelarzy, z modelarni naszej trzech chłopców kandydowało na szkolenie lotnicze. Koledzy Michała — Janusz Raszeja i Krzysztof Krzeszewski mieli mniej szczęścia i odpadli. Michał został zakwalifikowany na szkolenie LPW I i II stopnia, które ukończył z dobrym wynikiem.

Obecnie Michał jest podchorążym Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Janka Krasickiego w Dęblinie. Dawne zamiłowania jednak pozostały i w roku bieżącym Michał ma zamiar startować w zawodach modelarskich. Spełniły się jego marzenia.

Andrzej Oporowski

NOWOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA

W Jugosławii w roku bieżącym ma odbyć się pierwsze międzynarodowe spotkanie modelarzy rakietowych. Zawody prawdopodobnie zorganizuje klub w Niszu.

*

Również i w NRD młodzież zamierza zająć się budową modeli rakiet. Ostatnio w Lipsku powstał klub modelarzy rakietowych, którym kieruje inż. Dieter Bach. Modelarze niemieccy stosują silniki produkcji czechosłowackiej.

*

W Czechosłowacji pojawiły się, po dłuższej przerwie, w sprzedaży silniki rakietowe typu „Jatex" oznaczone symbolem S-2. Według opinii wytwórcy, nowe silniki mają większy ciąg w porównaniu do dawniejszych. Cena kompletu złożonego z silnika (obudowy) i ładunków paliwa wynosi 10 koron.

*

Brytyjskie ministerstwo lotnictwa cywilnego określiło maksymalny ciężar modeli latających na 4983 G, a pojemność silnika na 10 cm³. Każdy model cięższy uważany będzie za statek latający i musi podlegać rejestracji i odpowiednim przepisom. Jedynie modele wielosilnikowe mogą ważyć maksimum 6976 G, a całkowita pojemność silników nie może przekraczać 20 cm³. Warto podać, że podobne przepisy obowiązują w NRF.

*

Wojna w Wietnamie wpływać zaczyna nawet na produkcję podzespołów modelarskich w USA. Okazuje się bowiem, że nagle wzrosły ceny drutu platynoirydowego używanego do produkcji świec żarowych silników modelarskich, nagle odczuwa się w Stanach brak metanolu do paliwa, a ceny łożysk kulkowych, mosiądzu i brązu podskoczyły znacznie.

*

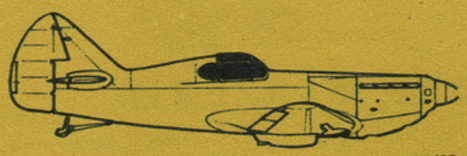
Znane zakłady Zeissa w NRD zaniechały produkcji silników modelarskich. Tak więc tylko firma Hans Drenkhan w Berlinie będzie jedynym producentem ośmiu typów silników modelarskich znanych pod nazwą „Dremo". Przy okazji wiadomość z prasy bułgarskiej, która informuje o zakupieniu w NRD dla bułgarskich modelarzy serii 5 000 sztuk silniczków Zeissa.

*

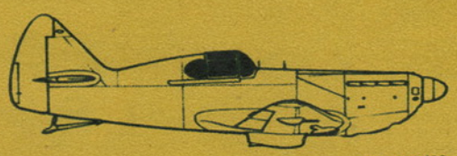
Dwa nowe silniki modelarskie ze świecami żarowymi wyprodukował przemysł Chińskiej Republiki Ludowej. Jeden silnik R-4 ma pojemność skokową cylindra 2,5 cm³ a drugi R-5 o pojemności 10 cm³ zbudowany jest na wzór włoskich „Super-Tigre". Cena silników jest, jak informuje prasa czeska, dość wysoka, na chińskie stosunki.

ROZWÓJ FRANCUSKIEGO SAMOLOTU MYŚLIWSKIEGO DEWOITINE - 520

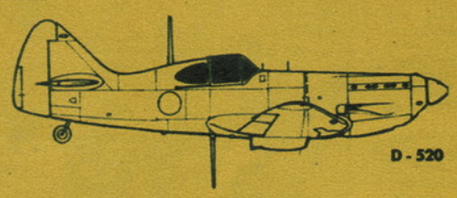
D - 520/01



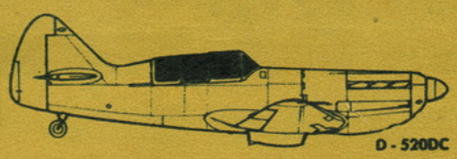
D - 520/02



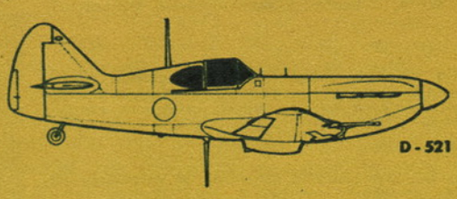
D - 520/03



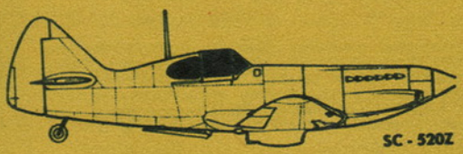
D - 520



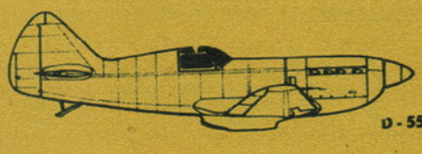
D - 520DC



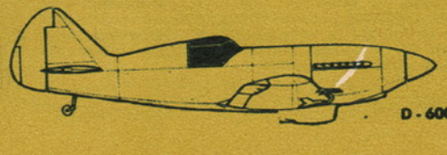
D - 521



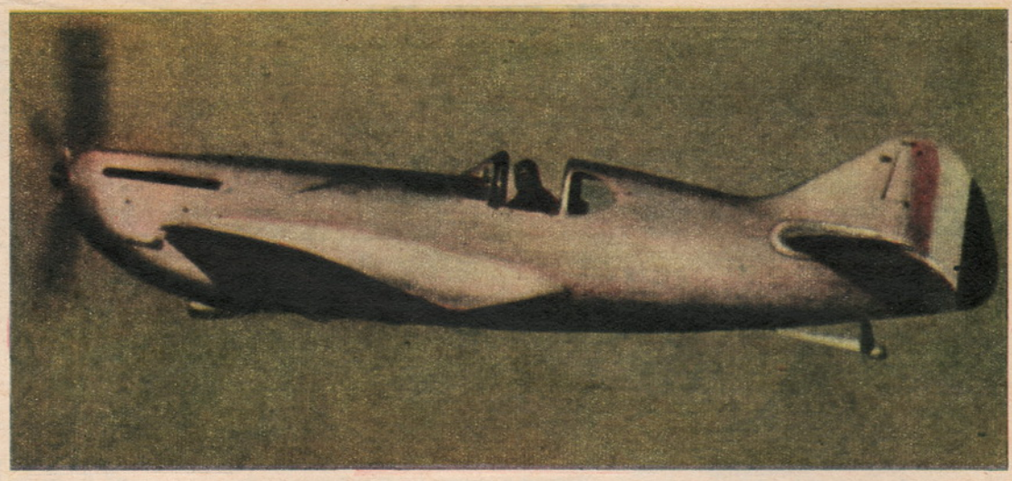
SC - 520Z



D - 550



D - 600



Jeden z prototypów samolotu DEWOITINE - 520 oblatany 2 października 1938 roku przez pilota doświadczalnego Marcela Doreta.

„Miss France"

DEWOITINE - 520

WŚRÓD samolotów myśliwskich II wojny światowej znaleźć można takie, które przy wielu zaletach użytkowych miały raczej niezgrabną linię, weźmy jako typowy przykład „Hurricana" — jak również takie, których konstruktorzy dołożyli wszelkich starań, by osiągnąć zarówno tak najlepsze efekty aerodynamiczne jak i elegancję; wymieńmy tu choćby „Airacobre", czy ŁaGG-3. Spośród maszyn francuskich do pierwszej grupy zaliczyć można Morane-405, do drugiej zaś z całą pewnością Dewoitine-520, najlepszy bezsprzecznie seryjny francuski myśliwiec II wojny.

Założona w 1922 roku przez Emila Dewoitine wytwórnia, specjalizująca się od początku w budowie samolotów o metalowej konstrukcji, została w 1936 r. wcielona do państwowego koncernu Societe Nationale de Construction Aeronautiques du Midi. Jej zespołowi konstruktorów udało się już w 1933 roku wyprodukowanie typu, który był pod wielu względami rewelacją i prekursorem układu, który przez następne kilkanaście lat miał dominować w lotnictwie myśliwskim — wolnonośnego dolnopłata z rzędowym silnikiem.

Dewoitine D. 500 odznaczał się znakomitymi własnościami lotnymi. Z silnikiem o mocy 690 KM rozwijał na wysokości 5000 m prędkość 370 km/h, osiągał tę wysokość w ciągu 6,6 min., jego pułap przekraczał 10 000 m, a zasięg 900 km.

W pracowniach fabryki przy ul. Pasteura w Tuluzie nie ustawały od początku wysiłki nad jego modyfikacją. Wkrótce też pojawiła się nowa wersja, **D-501** (francuski przemysł lotniczy stosuje do dziś system oznaczania swych samolotów numerami trzycyfrowymi, przy czym dwie pierwsze cyfry oznaczają kolejny typ danej wytwórni, trzecia zaś zarezerwowana jest na ewentualne wersje rozwojowe), wyposażona w 860-konny silnik, który umożliwił zwiększenie prędkości o pełne 40 km/h.

W roku 1935 opuścił zakłady oparty na analogicznych założeniach konstrukcyjnych typ **D-510**, wyposażony w tzw. „canonmoteur" — silnik umożliwiający zamontowanie między rzędami cylindrów działka 20 mm. Był to jeden z najsilniej uzbrojonych aparatów myśliwskich tego okresu i jeden z pierwszych uzbrojonych w strzelające przez piastę śmigła działko. Wersja **D-513** z 1936 roku miała wciągane podwozie, zakrytą kabinę zmieniony układ chłodniczy. Jej prędkość maksymalna wzrosła do 480 km/h, a pułap — do 11 400 metrów.

Dewoitine-520 zaprojektowany został w odpowiedzi na zapotrzebowanie Ministerstwa Lotnictwa z 1937 roku na aparat myśliwski, w którym można by zastosować projektowany właśnie silnik Hispano-Suiza 12 Y-51 o mocy 1100 KM. W skład pracującego nad nowym płatowcem zespołu konstruktorskiego, pracującego pod ogólnym kierownictwem Emila Dewoitine, wchodzili m. in. zdolni młodzi inżynierowie Castello, Rey i Vautier.

Pierwszy z trzech prototypów, D-520-01 z silnikiem Hispano-Suiza 12 Y-21 o mocy 890 KM i dwułopatowym drewnianym śmigłem o stałym skoku oblatany został 2 października 1938 roku na lotnisku Francazals koło Tuluzy, przez Marcela Doreta. W toku prób okazało się, że umieszczone pod skrzydłami chłodnice ograniczają prędkość do 480 km/h i to mimo zastosowania później trzyłopatowego śmigła. Natomiast stateczność samolotu na małych prędkościach była tak dobra, że można było zrezygnować ze skomplikowanych slotów na krawędziach natarcia. Pierwszy prototyp został uszkodzony podczas lądowania z wciągniętym podwoziem w listopadzie 1938 roku.

Użyty do dalszych prób w locie — od stycznia 1939 roku — D-520-02 miał umieszczoną pod kadłubem chłodnicę tunelową oraz zwiększone nieco stateczniki pionowe. W dniu 8 lutego oblatywacz Leopold Galy osiągnął podczas lotu nurkowego prędkość 825 km/h! Maszynę przekazano następnie do dalszych prób w Centrum Badań Sprzętu Powietrznego w Villacoublay, podobnie jak trzeci prototyp, wyposażony w silnik 12 Y-31 i ponownie przekonstruowany statecznik.

Wobec pomyślnego zakończenia prób w ośrodku badawczym, rząd zawarł z SNCA du Midi kontrakt na budowę 200 samolotów, przy czym pierwsze 10 miano dostarczyć we wrześniu, 30 w październiku, 60 w listopadzie, a pozostałe — do końca 1939 roku. Już wkrótce zamówienie to powiększono o dalszych 400 maszyn.

Pierwszy samolot seryjny, oznaczony jako D-520 No 01 odbył swój dziewiczy lot dopiero 2 listopada. Był to w dodatku typ przejściowy, wyposażony w stary silnik 12 Y-31, zaledwie 2 karabiny maszynowe w opływowych osłonach pod skrzydłami oraz kiepsko oprofilowany odwietrznik. Seryjne wyposażenie otrzymały maszyny od No. 2.

Konstrukcja skrzydła składała się ze skrzynkowego dźwigara głównego oraz dwóch pomocniczych. Pokrycie było metalowe, tylko lotki kryte były płótnem. Klapy uruchamiano pneumatycznie. Kadłub był całkowicie metalowy o zaokrąglonym przekroju prostokątnym, przechodzącym za kabiną w owal, a następnie wydłużającym się ku statecznikowi. Podwozie składało się do wewnątrz. Kółko ogonowe nie było wciągane.

12-cylindrowy chłodzony cieczą silnik Hispano-Suiza 12 Y-45 o układzie V miał moc startową 910 KM i wyposażony był w turbosprężarkę firmy Szydłowski oraz trzyłopatowe śmigło Ratier—1606 M o nastawnym skoku. Uzbrojenie składało się z działka Hispano-Suiza 404 kalibru 20 mm, strzelającego przez piastę śmigła. Miało ono zapas 60 pocisków. Uzupełniały

je 4 karabiny maszynowe MAC 1934 kalibru 7,5 mm, z zapasem po 500 pocisków na broń.

Rozpiętość 10,20 m; Długość 8,57 m; Wysokość 2,57 m; Powierzchnia nośna — 14 m²; Wydłużenie skrzydła — 7,4; Ciężar pustego samolotu 2090 kG; Ciężar przy starcie (max) 2780 kG; Prędkość maksymalna na wys. 6000 m 530 km/h; Prędkość maksymalna na wys. 0m.450 km/h; Prędkość przelotowa 400 km/h; Prędkość przy lądowaniu 113 km/h; Prędkość wznoszenia 720 m/min; Czas wznoszenia na wys. 4000 m 4 min; Zasięg 1000 km; Zasięg (max) 1250 km; Pułap praktyczny 11 000 m.

Pierwszą jednostką wyposażoną w nowy typ samolotu był dywizjon myśliwski I/3. Od samego początku Dewoitine-520 stał się niezwykle popularny wśród pilotów zarówno dla przejrzystości tablicy przyrządów, niezwykłej wrażliwości sterów i łatwości wyprowadzania z korkociągu, jak też i elegancji, z powodu której nazywano go „Miss France". Był on równorzędnym przeciwnikiem dla ówczesnych wersji Messerschmitta-109 a niewiele tylko ustępował „Spitfirowi".

W maju 1940 roku zakład w Tuluzie — Polagnac produkował miesięcznie 100 maszyn, a w początkach czerwca udało się zwiększyć wytwórczość do 10 sztuk dziennie. Mimo to dalsze wyposażone w nie 4 dyony oraz 1 Flotillede Chasse lotnictwa morskiego, weszły do akcji dopiero po rozpoczęciu wielkiej niemieckiej ofensywy, zaś dwa dalsze nie zdążyły już wziąć udziału w walce. Użyte operacyjnie jednostki myśliwców D-520 uzyskały 114 oficjalnie potwierdzonych oraz 39 prawdopodobnych zestrzałów.

Szereg sukcesów na samolotach Dewoitine odnieśli również i lotnicy polscy. Złożony z trzech pilotów klucz pod dowództwem kpt. J. Suleżyckiego, przydzielony do dywizjonu III/6, walczył początkowo w rejonie Reims, a następnie na froncie włoskim. Piloci jego zestrzelili ogółem 5 samolotów nieprzyjacielskich.

Latali również na nich trzej piloci z klucza por. Barańskiego, którzy dołączyli później do grupy kpt. Suleżyckiego.

W samoloty tego typu przezbrojony został w końcowym okresie walk również klucz kpt. W. Gottela (3 pilotów) z dyonu II/7, który operował z lotnisk w rejonie Paryża i Carcasonne. Po kapitulacji Francji piloci ci przelecieli z Perpignan do Bougie w Afryce północnej.

Klucz kpt. J. Pentza (trzech pilotów) z dyonu II/6 odebrał maszyny D-520 na lotnisku fabrycznym w Tuluzie tuż przed upadkiem Francji i odleciał na nich do Oranu w Afryce północnej. Wszyscy ci lotnicy znaleźli się następnie w szeregach polskich sił operujących z Wielkiej Brytanii.

W dniu 24 czerwca 1940 r. z taśmy produkcyjnej w Tuluzie zszedł samolot oznaczony kolejnym numerem 411. Równocześnie zaawansowane były przygotowania do rozpoczęcia produkcji wersji **D-521** z silnikiem Rolls-Royce „Merlin" o mocy 1030 KM, uzbrojonej w dwa działka 20 mm zamontowane w skrzydłach. Inna eksperymentalna maszyna wyposażona była w silnik Hispano-Suiza 12Z i do 24 czerwca odbyła dwa loty.

Teraz mała dygresja. Na bazie D-520 opracowano specjalny typ samolotu — **Dewoitine-550**, przeznaczony do próby pobicia światowego rekordu szybkości., oblatany przez Marcela Doreta 23 czerwca 1939 r. Ze specjalnie „podrasowanym" silnikiem Hispano-Suiza 12 Y o mocy 1300 KM osiągnięto na nim 22 listopada prędkość 710 km/h, co stanowiło pomyślną zapowiedź dla dalszych doświadczeń, jakie miały być kontynuowane z 1800-konnym silnikiem. Wybuch wojny spowodował zarzucenie tych koncepcji, zaś konstruktorzy przestawili swój wysiłek na opracowanie aparatu myśliwskiego **D-551**.

Zastosowano w nim silnik Hispano-Suiza 12Y-51 o mocy 1100 KM, wydłużono nieco kadłub, zwiększono pojemność zbiorników paliwa oraz zmodyfikowano osłonę kabiny, jak również zastosowano wciąganą płozę ogonową. Ministerstwo Lotnictwa zamówiło serię próbną 16 maszyn, ale do momentu kapitulacji Francji zdołano zbudować tylko prototyp, z którym przeprowadzono pierwsze próby w locie oraz kilka kadłubów. Niemiecka komisja kontrolna zakazała prowadzenia dalszych prac nad tym samolotem. Miał on prędkość maksymalną 560 km/h, wysokość 4000 metrów osiągał w 3,5 min.

Wróćmy jednak do zasadniczego typu. Jakkolwiek Niemcy zabronili dalszych prac nad jego udoskonalaniem, francuscy inżynierowie prowadzili je potajemnie. Doświadczenia zmierzały w kierunku zastosowania silnika Hispano-Suiza 12 Z-89, z którym spodziewano się osiągnąć prędkość 600 km/h na wysokości 6500 metrów.

Wiosną 1941 roku niemiecka komisja nadzorcza zezwoliła na wznowienie produkcji D-520 w Tuluzie dla lotnictwa rządu Vichy. Nowa wersja — od nr 465 — miała ulepszoną chłodnicę i zmieniony system składania podwozia. Wyposażonych w nią zostało 9 dyonów myśliwskich, które m. in. eskortowały bombowce rządu Petaina, podczas ich odwetowego rajdu na Gibraltar oraz brały udział w walkach z lotnictwem angielskim podczas zajmowania Syrii.

Jednocześnie Dewoitine-520 używane były przez lotnictwo Wolnej Francji. Weszły one m. in. w skład utworzonego w Anglii tzw. zgrupowania nr 1. W maszyny te wyposażony był przed odlotem na front wschodni słynny dyon (później pułk) „Normandie".

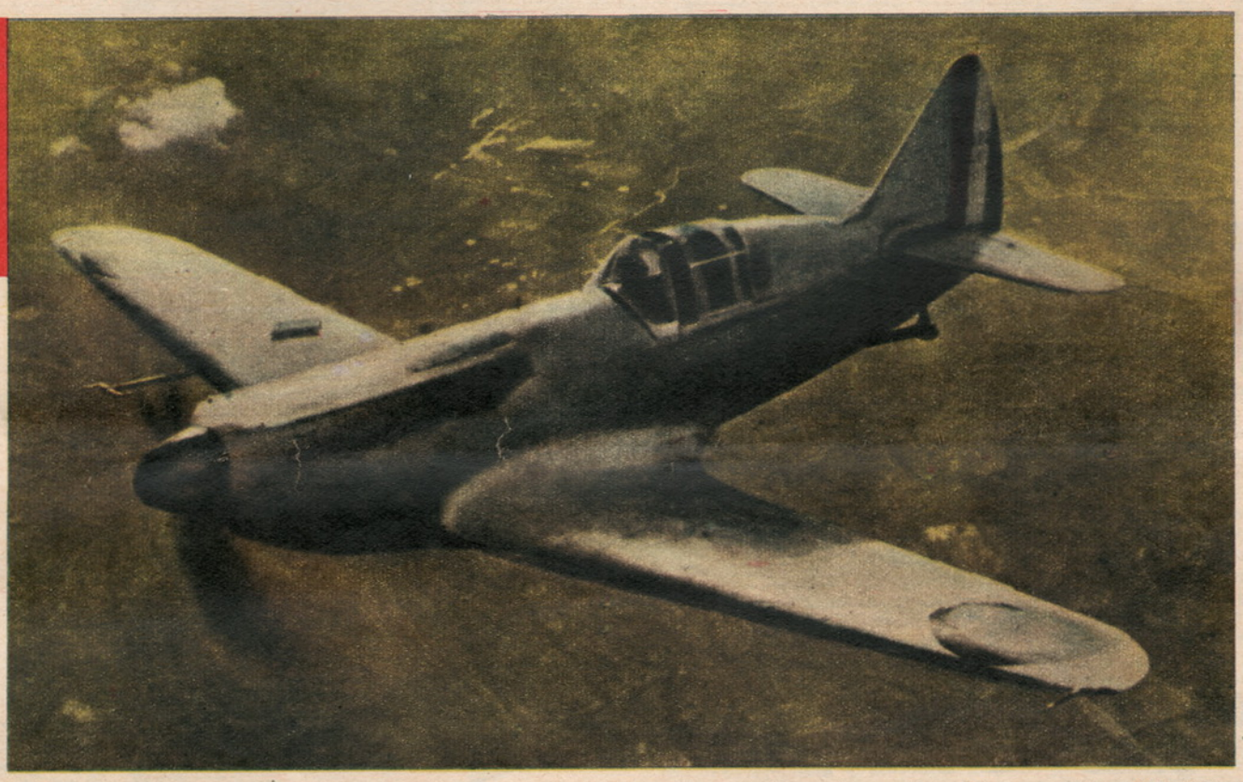
Gdy po lądowaniu aliantów w Afryce północnej Niemcy podstępnie opanowali lotniska w nieokupowanej części Francji, pilotom dyonu „Cicogne" udało się wystartować i przelecieć na D-521 do Algierii.

Samoloty innych jednostek operacyjnych, jak również znajdujące się w bazach i zakładzie wytwórczym, zostały zagarnięte przez Niemców, którzy utworzyli z nich dwa pułki szkoleniowe Luftwaffe, 60 przekazali, również do celów szkoleniowych, Włochom, około 100 — Bułgarii, a kilkadziesiąt — Rumunii. Lotnictwo rumuńskie używało je bojowo.

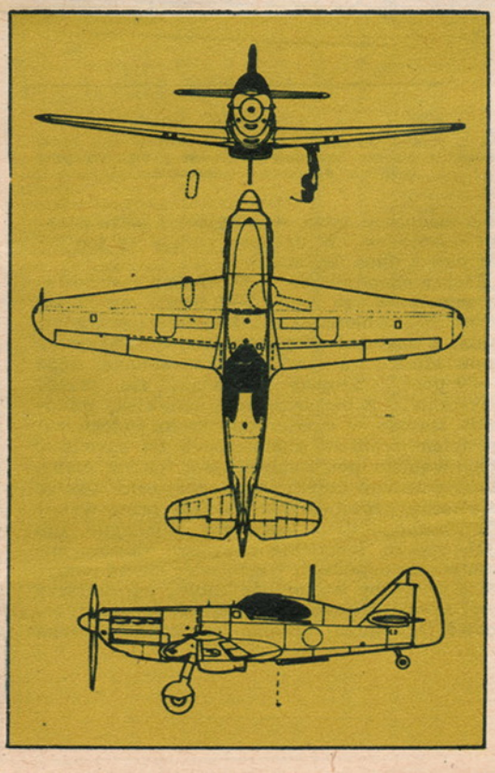
Niemcy zezwolili kierownictwu zakładów w Tuluzie na kontynuowanie prac nad D-520. W lutym 1943 roku oblatano prototyp dalszej wersji — **D-520 Z**, z silnikiem Hispano-Suiza 12 Z o mocy zwiększonej do 1600 KM przez bezpośredni wtrysk paliwa do cylindrów. Dzięki przedłużeniu wału korbowego udało się jeszcze bardziej polepszyć linię aerodynamiczną samolotu. Przewidywano zastosowanie w nim wzmocnionego uzbrojenia składającego się z 3 działek 20 mm i 2 karabinów maszynowych. Podczas prób maszyna ta osiągała prędkość 660 km/h.

Gdy oddziały niemieckie opuściły 22 sierpnia 1944 r. Tuluzę, piloci fabryczni oraz wojskowi przejęli wszystkie pozostawione samoloty i utworzyli z nich pod kierownictwem Marcela Doreta dyon myśliwski, który natychmiast wziął udział w walkach, atakując bronią pokładową wycofujące się oddziały Wehrmachtu. W zakładach wznowiono produkcję. Do końca wojny wypuściły one jeszcze przeszło 100 samolotów, doprowadzając ogólną ich liczbę do przeszło 600 maszyn. Stanowiły one m. in. wyposażenie dyonu „Saintonge", który do ostatnich dni wojny współdziałał z jednostkami oblegającymi niemieckie garnizony w portach atlantyckich.

SAMOLOTY NA KTÓRYCH WALCZYLI POLACY



Pierwszy seryjny egzemplarz DEWOITINE - 520 (po prawej).



W dniu 29 marca 1967 r. odbyła się w Warszawie, w sali Centralnej Biblioteki Rolniczej, I Krajowa Konferencja Lotnictwa Rolniczego, zorganizowana wspólnie przez APRL i Ministerstwo Rolnictwa. Na konferencję przybyli specjaliści z całego kraju.

LOTNICY ROLNICY LEŚNICY

Inż. FELIKS BORODZIK

PO raz pierwszy spotkali się wspólnie rolnicy i leśnicy, przedstawiciele placówek naukowych, władz centralnych i wojewódzkich, przedstawiciele przemysłu lotniczego i piloci. Referat obrazujący obecną sytuację w tej dziedzinie wygłosił Prezes APRL S. Antosiewicz, a następnie toczyła się rzeczowa, interesująca dyskusja. Głos zabrali przede wszystkim przedstawiciele rolnictwa — zarówno z placówek naukowych, jak i administracji terenowej i centralnej. Dyskusja nasunęła szereg refleksji i wniosków:

1. Odczuwało się przede wszystkim, że taka konferencja była bardzo potrzebna, że konieczna jest na ten temat szeroka wymiana zdań, konfrontacja poglądów, wspólne opracowanie wniosków. Chyba II, podobna konferencja powinna się odbyć nie później niż za rok, z przygotowaniem pracy w sekcjach, z większą liczbą referatów i koreferatów, tak jak to ma miejsce na innych podobnych spotkaniach naukowo-technicznych. A na razie należą się duże brawa dla organizatorów, za zapoczątkowanie poważnej dyskusji na temat lotnictwa rolniczego oraz za pierwsze w naszej historii zebranie tak dużej ilości materiałów dotyczących lotnictwa rolniczego, uporządkowanie zdobytych doświadczeń i próbę jakby podsumowania dotychczasowego dorobku.

2. Zapotrzebowanie na usługi lotnicze w rolnictwie będzie stale rosło. W szeregu sytuacji samolot jest jedynym sprzętem w ochronie roślin, który może być zastosowany. Np.: walka ze szkodnikiem rzepaku „chowaczem", który występuje (może być zwalczany) tylko przez 4 dni i to w okresie kwitnienia. Rzepak ma wtedy 50 do 80 cm wysokości i użycie jakiegokolwiek sprzętu naziemnego spowoduje większe straty przez stratowanie, niż czyni to „chowacz". Poza tym wystąpienie szkodnika w tak krótkim czasie i to na dużym obszarze, obejmującym jedno lub nawet kilka sąsiadujących województw wymaga dużego skoncentrowania sprzętu. W dyskusji podawano podobnych przykładów więcej.

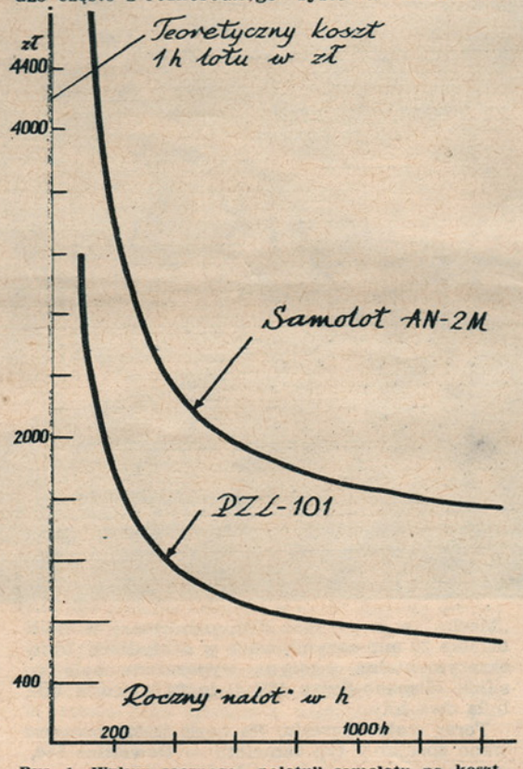
3. Prawie wszyscy przedstawiciele Wojewódzkich Stacji Ochrony Roślin, zabierający głos w dyskusji, apelowali, żeby dać im więcej samolotów, że ilości pokazane w planach są niewystarczające, nie zapewniają terminowego wykonania usług. Wskazywałoby to na daleko niewystarczającą ilość sprzętu w dyspozycji LZUG. Z drugiej jednak strony stosunkowo nieduży „nalot" roczny na samolot nasuwa podejrzenie o niepełnym wykorzystaniu posiadanego sprzętu.

Nie wdając się na razie w dyskusję, jakie powinno być wykorzystanie samolotu rolniczego w ciągu roku, można wysnuć wniosek o konieczności wypracowania specyficznego dla tych prac systemu planowania — „planowania bezterminowego". Np. wspomniany już „chowacz" może nie wystąpić w terminie, kiedy planowano akcję na rzepaki, albo nie najpierw w woj. zielonogórskim, a potem w woj. wrocławskim, a jednocześnie w obydwóch. A może w tym samym czasie Oddział LZUG w Gdańsku lub Olsztynie będzie miał akurat przerwę wynikającą z opóźnienia się jakiegoś innego szkodnika? Konieczne byłoby zwiększenie operatywności zarówno co do podejmowanej decyzji, jak i możliwości przerzucania eskadr roboczych na miejsca nasilonej pracy.

Do tego celu dyrekcja LZUG powinna mieć odpowiednie środki w postaci rozbudowanej służby dyspozytorskiej, wyposażonej w niezawodną i szybką łączność (może nawet radiową). Eskadry robocze winny być wyposażone w sprzęt naziemny, który mógłby być szybko przerzucany z jednego miejsca na drugie, przy jednoczesnym zagwarantowaniu odpowiedniego wypoczynku załogom.

Trzeba pomyśleć np. o przyczepach kampingowych, wchodzących w skład rzutu kołowego, lub o składanym lekkim wyposażeniu turystycznym (namioty, materace nadmuchiwane, śpiwory itp.), które mogłoby być przerzucane drogą powietrzną. Sprzęt taki jest przecież nie tylko produkowany w kraju, ale nawet eksportowany. Sprawa wymaga chyba szczegółowego rozpatrzenia i przeliczenia, co się lepiej opłaci — sprzęt pomocniczy, pozwalający lepiej wykorzystywać posiadane samoloty, czy zwiększenie stanu posiadania samolotów, aż do zabezpieczenia szczytowych obciążeń.

4. Wielu dyskutantów zwracało uwagę na wysoki koszt usług agrolotniczych w porównaniu z usługami POM-ów lub innymi. Referat i dyskusja wykazały, że różnice te wynikają bardzo często z różnorodnego systemu obliczania kosztów tych usług. Sprawa na pewno wymaga szybkiego uregulowania i leży całkowicie w rękach czynników kształtujących politykę ekonomiczną rolnictwa, gdyż w ogólnym bilansie krajowym stosowanie lotnictwa do prac chemizacyjnych jest opłacalne. Chodzi tylko o to, żeby opłacalne było również i dla poszczególnych gospodarstw. Nasuwa się tylko wniosek, że lotnictwo mogłoby obniżyć koszt godziny lotu między innymi przez zwiększenie w ciągu roku wykorzystania sprzętu. Jak wynika z wykresu na rys. 1, znajdujemy się w sytuacji, gdy nawet nieduży wzrost „nalotu" rocznego pozwoli na znaczne obniżenie kosztów godziny lotu.



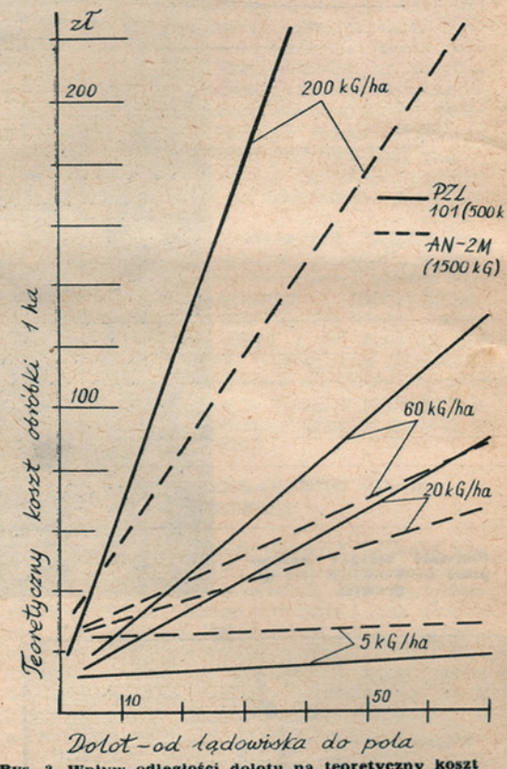
Rys. 1. Wpływ rocznego „nalotu" samolotu na koszt 1 h lotu przeliczony dla AN-2M o udźwigu 1 500 kG i PZL-101 o udźwigu 500 kG chemikaliów.

Potrzebne są do tego zarówno zmiany w organizacji i planowaniu (o czym była mowa wyżej) oraz lepsze, bardziej niezawodne wyposażenia rolnicze samolotów.

5. Rozszerzenie asortymentu wykonywanych usług jest nie tylko możliwe, ale i pożądane — oczekiwane przez rolnictwo. Musi się tylko stanowczo poprawić jakość wykonywanych prac agrolotniczych. Konieczne jest zwiększenie dokładności, jeśli chodzi o terminowość (przede wszystkim!), precyzję dozowania, równomierność pokrycia i dokładność miejsca; chemikalia muszą trafiać tylko na to pole, na które są przeznaczone. Znów zatem sprawa jakości sprzętu, ale chyba nie tylko. Wydaje się, że pilot rolniczy powinien przechodzić specjalne przeszkolenie agrotechniczne i to nie tylko zanim zostanie dopuszczony do wykonywania lotów połączonych z opylaniem czy opryskiwaniem, ale również konieczne jest dalsze jego doszkalanie. Postęp w dziedzinie agrotechniki jest bardzo duży, a piloci lotnictwa rolniczego powinni być w pełni świadomi skutków swojej działalności. Powinni znać wpływ różnych parametrów na efekty swej pracy, bo przecież tu nie chodzi tylko o to, żeby wysypać pewną ilość chemikaliów w pokazanym na mapie i lepiej lub gorzej oznakowanym w terenie rejonu. Najistotniejsze są skutki, które (w odróżnieniu od bombardowania) nie od razu widoczne są z powietrza.

6. O rozszerzeniu usług rolniczych decydują nie tylko względy ekonomiczne, jak je można nazwać — bezpośrednie, ale również i pośrednie. Chodzi tu o kłopoty, jakie mają władze terenowe przy korzystaniu z usług lotniczych. Kłopoty te wiążą się z wymaganiami stawianymi przez LZUG administracji terenowej. Trzeba sobie zdać sprawę z tego, że wymagania te są nietypowe i wymagają naruszenia normalnych przyzwyczajeń w pracy, wymagają dodatkowej pracy i odpowiedzialności ludzi, którym często jest obojętne, jak i za ile praca będzie wykonana. Dla nich przylot eskadry roboczej to tylko dodatkowy kłopot z wykonaniem pracy, której często nie umieją zrobić. Rekompensatą zaś za ten dodatkowy wysiłek jest najwyżej urozmaicenie monotonii życia, wynikające z faktu przylotu samolotów. W dyskusji padały na ten temat nawet dane liczbowe:

„Efekty ekonomiczne wynikające z zastosowania samolotów są rzędu 7—8 proc., natomiast wzrost pracochłonności (i kłopotów) przygotowania, a następnie dopilnowania, aby wszystko odpowiednio i na czas było wykonane, sięga 20—30 proc." Kłopoty te wiążą się przede wszystkim z zabezpieczeniem lądowisk, pilnowania sprzętu w czasie odpoczynku załogi, załadunkiem środków chemicznych do samolotu, oznakowaniem pól, naniesieniem ich na mapy, zabezpieczeniem opieki sanitarnej oraz kwater dla pilotów i mechaników itd. Gdy pracę wykonuje gospodarstwo sprzętem własnym lub POM-owskim, wszystkie powyższe kłopoty automatycznie odpadają. Warto więc chyba pomyśleć o tym, aby wykonując zabieg agrolotniczy mniej stwarzać problemów dla administracji terenowej czy służb obsługi rolnictwa. Trzeba



Rys. 2. Wpływ odległości dolotu na teoretyczny koszt obróbki 1 ha dla samolotów AN-2M i PZL-101 przy różnych dawkach chemikaliów.

PZL-101 „Gawron" w akcji rolniczej.
Foto: B. Koszewski

mocniej postawić sprawę wyposażenia rzutu kołowego eskadry roboczej w sprzęt do mechanicznego załadunku. Motocykl mógłby rozwiązać sprawę oznakowania pól, a zdjęcia fotograficzne, wykonane przez pilota, mogłyby zastąpić nanoszenie pól na mapy. Sanitariuszkę może mógłby zastąpić jeden z mechaników przeszkolony w zakresie pierwszej pomocy i wyposażony w niezbędny sprzęt oraz łączność radiową (sprawnie działającą) z najbliższą stacją lotnictwa sanitarnego lub samolotem czy samochodem sanitarnym, będącym w dyspozycji jednej z eskadr, działających w tym samym rejonie.

Oznaczałoby to w zasadzie przejęcie większych obowiązków przez LZUG, świadczenie usługi bardziej kompleksowej, ale w sytuacji obecnej, kiedy w grę wchodzi umowa między niezależnymi instytucjami (lotnictwo — rolnictwo), ważna staje się zasada: „nasz klient, nasz pan".

7. Wreszcie jedna z najistotniejszych spraw, to sprawa sprzętu. Na czoło wysuwa się tu nie tyle problem, który samolot powinien być stosowany: „Gawron", AN-2 czy jeszcze inny, ile problem wyposażenia rolniczego. Wykresy na rys. 2 pokazują, że jednym i drugim samolotem można pracować ekonomicznie przy odpowiednio zaplanowanej pracy w terenie. Natomiast niesprawna aparatura rolnicza może przekreślić wszystkie efekty ekonomiczne.

Tymczasem stosowane w LZUG wyposażenie rolnicze samolotów nie zawsze spełnia stawiane mu wymagania. Zastrzeżenia można mieć zarówno do jakości funkcjonowania, jak i jakości uzyskania odpowiednich równomierności i rozdrobnienia chemikaliów (jednorodność i średnica kropli).

Stosowane systemy dozowania i kontroli utrudniają pilotowi precyzyjne dawkowanie. Częste usterki powodują przestoje w pracy, która musi być wykonana terminowo. Wobec silnie korozyjnego działania środków chemicznych jakość stosowanych materiałów na elementy urządzeń rolniczych jest często niewystarczająca (elementy złączne, gumowe uszczelki i przewody). Można by mnożyć przykłady na ten temat, ale wniosek z tego jest jeden:

Dalsze świadczenia usług lotnictwa na rzecz rolnictwa wymaga modernizacji wyposażenia rolniczego. Modernizacja ta winna być prowadzona przez przemysł w ścisłym powiązaniu z LZUG, aby usuwać przede wszystkim najistotniejsze usterki, a usunięcie ich potwierdzać w warunkach eksploatacji. Ważne jest również, aby sprzęt nie tylko nadążał za postępem w agrotechnice, ale i wychodził mu naprzeciw.

8. I wreszcie wniosek końcowy: lotnictwo jest dla rolnictwa sprzętem supernowoczesnym, tak jak dla komunikacji samoloty naddźwiękowe lub rakietoplany międzykontynentalne. Trzeba się więc posługiwać zarówno sprzętem podstawowym, działającym niezawodnie, jak i nowoczesnym sprzętem pomocniczym oraz działać w oparciu o nowoczesne systemy organizacji i kierownictwa.

DO i OD REDAKTORA

PRZYGODNE LĄDOWANIE „HALIFAXA"

Szanowny Panie Redaktorze!

Przeglądając stare roczniki „Skrzydlatej Polski" w numerze 34 (320) z dnia 20. VIII. 1957 r., napotkałem artykuł pt. „Ewa" leci do Warszawy", którego autorem jest Lech Owsiany. Po przeczytaniu tych wspomnień okazało się, że wypadek lądowania „Halifaxa" na zabudowaniach gospodarczych w jednej z wiosek niedaleko Bochni jest mi dobrze znany, gdyż mieszkałem w tym czasie zaledwie kilkadziesiąt metrów od miejsca wypadku. Od gospodarzy, u których odbyło się „lądowanie", dowiedziałem się również, że jednym z dwóch pilotów, którzy nie opuścili swojego samolotu, był właśnie Lech Owsiany. Od kilku lat starałem się odszukać któregoś z członków załogi „Ewy", jednak poszukiwania moje nie przyniosły rezultatu. Bardzo więc proszę o skontaktowanie mnie z p. L. Owsianym. Posiadam bowiem z tego samolotu pewne przedmioty, które chciałbym przekazać Lechowi Owsianemu, gdyż dla mnie nie stanowią one żadnej wartości, natomiast dla L. Owsianego byłyby na pewno miłą pamiątką.

Eugeniusz Stelmach
Świdnik k. Lublina
ul. J. Kochanowskiego 2/8

RED. Zamieszczając dokładny adres autora niniejszego listu liczymy, że Lech Owsiany nawiąże kontakt z Eugeniuszem Stelmachem i skorzysta z jego propozycji.

Poczta lotnicza

CZY MOŻNA KUPIĆ SAMOLOT?

„Już od kilku lat interesuję się lotnictwem, mam ukończony kurs LPW II stopnia. Niedawno dowiedziałem się o możliwości kupna samolotu sportowego. Podobno sprzedaż taką prowadzi Aeroklub PRL. Czy to prawda? Chcę bowiem kupić taki samolot i dlatego proszę o udzielenie mi bliższych informacji w tej sprawie. Chciałbym dowiedzieć się, jaka jest w przybliżeniu cena, jakie typy samolotów można kupić i na jakich warunkach" — pisze **Kazimierz Berdowski z Wołowa.**

Jak nas poinformowano w Aeroklubie PRL, organizacja ta nie sprzedawała i nie sprzedaje żadnych samolotów. Teoretyczna szansa kupna samolotu jednak istnieje. Zakupu takiego można dokonać w WSK Warszawa Okęcie. Orientacyjna cena np. samolotu PZL-101 „Gawron" wynosi ponad dwa miliony złotych. Użytkowanie takiego samolotu wiąże się jednak z wieloma przepisami o ruchu lotniczym, ale to już osobne zagadnienie (dokładnych informacji udzielić może Centralny Zarząd Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji — Warszawa, ul. Chałubińskiego 4).

ZBIERAMY ZNACZKI

Ekwador. Ukazała się tu seria 6 znaczków „Zdobywanie wszechświata". Znaczki przedstawiają: za 10 c — White w Kosmosie; za 1 s — Gemini-5 nad Ziemią, lotnicze za 1.30 s — układ słoneczny, za 2 s — Conrad i Cooper; za 2,50 s — Gemini-6; za 3,50 s — Leonow w Kosmosie.

*

Libia. Wydano tu 4 znaczki o wartościach nominalnych 25, 60, 85 f, z okazji pierwszej rocznicy libijskich linii lotniczych.

*

ZSRR. Ukazała się tu ostatnio seria złożona z 2 znaczków po 6 kop. poświęconych badaniu „Kosmosu". Znaczki przedstawiają satelity „Mołnia—1" oraz „Łuna-11".

Bogusław Kurowski

STEWARDESSA

Danuta Bieńkowska — Koszyce Wielkie, pow. Tarnów, Krystyna Panczyj — Elbląg, Józef Przychodaj — Stryjów, pow. Krasnystaw. Wymienieni tu czytelnicy proszą o informację o możliwościach zdobycia zawodu stewardessy w lotnictwie komunikacyjnym.

Odpowiadając informujemy, że nie ma w Polsce żadnej specjalnej szkoły kształcącej stewardessy. Natomiast Polskie Linie Lotnicze LOT w miarę własnych potrzeb organizują co pewien czas wewnętrzne kursy dla kandydatek na powietrzne gospodynie.

A oto niektóre z wymagań, stawiane kandydatkom na stewardessy: wiek 18—24 lata, świadectwo dojrzałości, dobre zdrowie, odpowiednia prezencja, znajomość dwóch języków obcych, w tym co najmniej jeden zachodnioeuropejski. Kandydatki zdają egzamin wstępny z języków obcych i wiadomości ogólnych. Na ogół nie przyjmowane są kandydatki spoza Warszawy. Być może to ostatnie zastrzeżenie ulegnie w przyszłości pewnej modyfikacji w związku z wprowadzeniem bezpośrednich połączeń lotniczych pomiędzy innymi miastami.

W sprawie dokładnych informacji o możliwościach przyjęcia na kurs stewardess i warunkach pracy w tym charakterze prosimy pisać lub zgłaszać się bezpośrednio pod adresem Polskich Linii Lotniczych LOT — Warszawa, ul. Grójecka 17.

BIULETYN AEROKLUBU PRL nr 420

Międzynarodowa Federacja Lotnicza — FAI zatwierdziła następujący wyczyn jako rekord międzynarodowy:

REKORD OGOLNY
KLASA D-2 (szybowce wielomiejscowe)

Przewyższenie

Stanisław Józefczak z pasażerem Janem Tarczoniem (Aeroklub Tatrzański) na szybowcu typu Bocian SP-2029, Nowy Targ, dnia 5.11.1966 r. **11 680 m**

Złote Odznaki Szybowcowe

1 (611)	Wiesława Bortel	— 3950 m, 305 km	(6.11.1966)
2 (612)	Stanisław Bylinka	— 5300 m, 313 km	(16.02.1967)
3 (613)	Władysław Taranek	— 3500 m, 305 km	(16.02.1967)
4 (614)	Wojciech Pluciński	— 3950 m, 320 km	(17.02.1967)
5 (615)	Achill Rudnik	— 3730 m, 319 km	(17.02.1967)
6 (616)	Czesław Robak	— 4050 m, 340 km	(17.02.1967)
7 (617)	Kazimierz Pela	— 5050 m, 305 km	(18.02.1967)
8 (618)	Jan Jagodzik	— 5500 m, 315 km	(10.03.1967)
9 (619)	Jerzy Musiał	— 3500 m, 355 km	(11.03.1967)
10 (620)	Marian Tengler	— 3550 m, 330 km	(11.03.1967)
11 (621)	Wiesław Miczalski	— 3840 m, 355 km	(11.03.1967)

Diamenty za przewyższenie 5000 m

1 (326)	Stanisław Bylinka	— 5300 m	(16.02.1967)
2 (327)	Zygmunt Tebich	— 5080 m	(18.02.1967)
3 (328)	Wojciech Pluciński	— 6200 m	(18.02.1967)
4 (329)	Kazimierz Pela	— 5050 m	(18.02.1967)
5 (330)	Krzysztof Włodarkiewicz	— 5250 m	(18.02.1967)
6 (331)	Włodzimierz Chmielewicz	— 5850 m	(18.02.1967)
7 (332)	Franciszek Gołata	— 5850 m	(18.02.1967)
8 (333)	Bogusław Sokołowski	— 5050 m	(18.02.1967)
9 (334)	Antoni Wróbel	— 5650 m	(18.02.1967)
10 (335)	Stanisław Szadziul	— 5800 m	(18.02.1967)
11 (336)	Jan Jagodzik	— 5500 m	(10.03.1967)
12 (337)	Zdzisław Nasiełowski	— 5550 m	(11.03.1967)
13 (338)	Franciszek Moskal	— 5200 m	(11.03.1967)

Diament za docel 300 km

1 (750) **Stanisław Wiśnik** — 320 km (15.08.1966)

Warszawa, dnia 21 marca 1967 r.

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
płk pil. mgr Arnold Juniter

WKŁ
WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI

Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

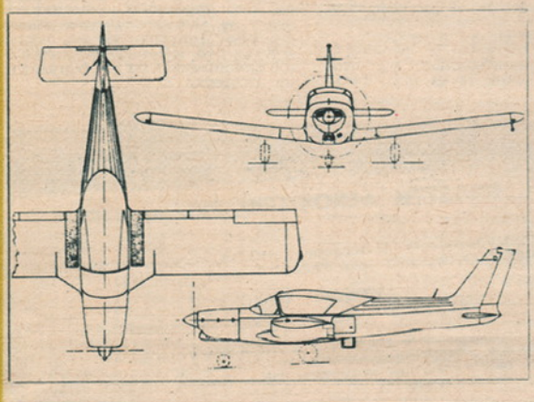
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23. tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 4308 T-58

RAKIETA PO ŚWIECIE

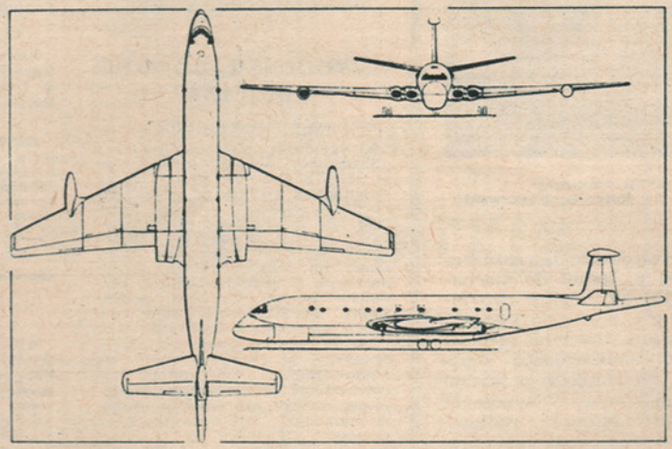
FRANCUSKI SAMOLOT TURYSTYCZNY

WASSMER SUPER 4/21

WA-Super 4/21, to najnowsza wersja znanego samolotu WA-Super 4 (silnik 180 KM). Super 4/21 zabiera 4—5 osób i jest wyposażony w silnik Lycoming 0-540-B o mocy 235 KM. Rozpiętość — 10,05 m, długość — 8,8 m, pow. nośna — 16 m², wydłużenie — 6,5. Ciężar własny — 790 kG, całkowity — 1 350 do 1 425 kG. Prędkość max. — 310 do 315 km/h, przelotowa — 295 km/h, prędkość lądowania — 95 km/h, wznoszenie — 4 do 4,5 m/s, czas wznoszenia na 1 000 m — 3 min, pułap — 5 200 m, zasięg — 1 250 do 2 300 km. Rozbieg — 270 m, dobieg — 250 m. Zużycie paliwa — 29 do 40 l/h. Konstrukcja metalowa, z wciąganym podwoziem 3-kołowym.



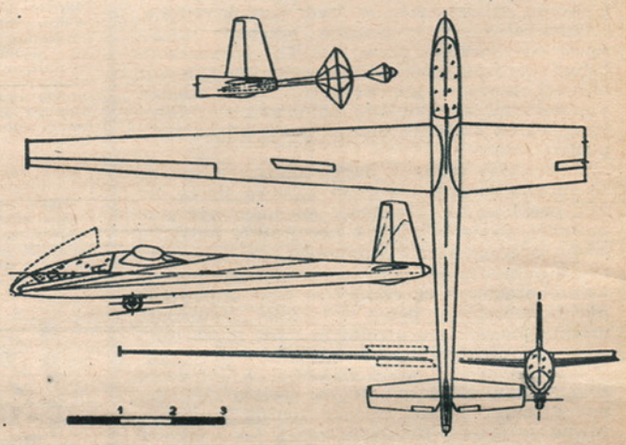
HS-801 ● NOWA ODMIANA „COMETA"



W kwietniu br. pokazano po raz pierwszy publicznie prototyp nowego brytyjskiego samolotu patrolowego do zwalczania okrętów podwodnych HS-801. Załoga — 11 osób. W HS-801 wykorzystano wiele elementów samolotu pasażerskiego „Comet-4C". 4 silniki turboodrzutowe RR „Spey" lub RR „Avon". Uzbrojenie — zwykłe oraz pociski kierowane AS-37 „Martel". Zamówiono 38 samolotów. Brak bliższych danych.

VSB-62 „VEGA"

„Vega", to 1-miejscowy szybowiec CSRS oblatany 16.V. 1966 r. Został opracowany przez zespół słuchaczy Wojskowej Akademii w Brnie pod kierunkiem inż. R. Pospisila. Rozpiętość — 18,5 m, długość — 8 m, pow. nośna — 16,18 m², wydłużenie — 21,14, profil płata — STF 863—615, usterzenia — NACA 64-009. Ciężar własny — 376,5 kG, całkowity max. — 500 kG. Doskonałość max. — 43 przy 97,5 km/h, min. opadanie — 0,5 m/s przy 71,7 km/h, max. prędkość dopuszczalna — 240 km/h, prędkość lądowania — 80 km/h. Szybowiec nie jest dopuszczony do akrobacji. Konstrukcja drewniana. Hamulce acrodynamiczne w skrzydłach oraz spadochron ogonowy. W 1966 r. zbudowano 2 prototypy VSB-62.

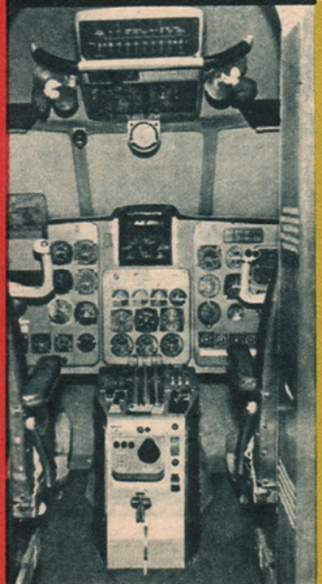


RADZIECKI ODRZUTOWIEC DYSPOZYCYJNY

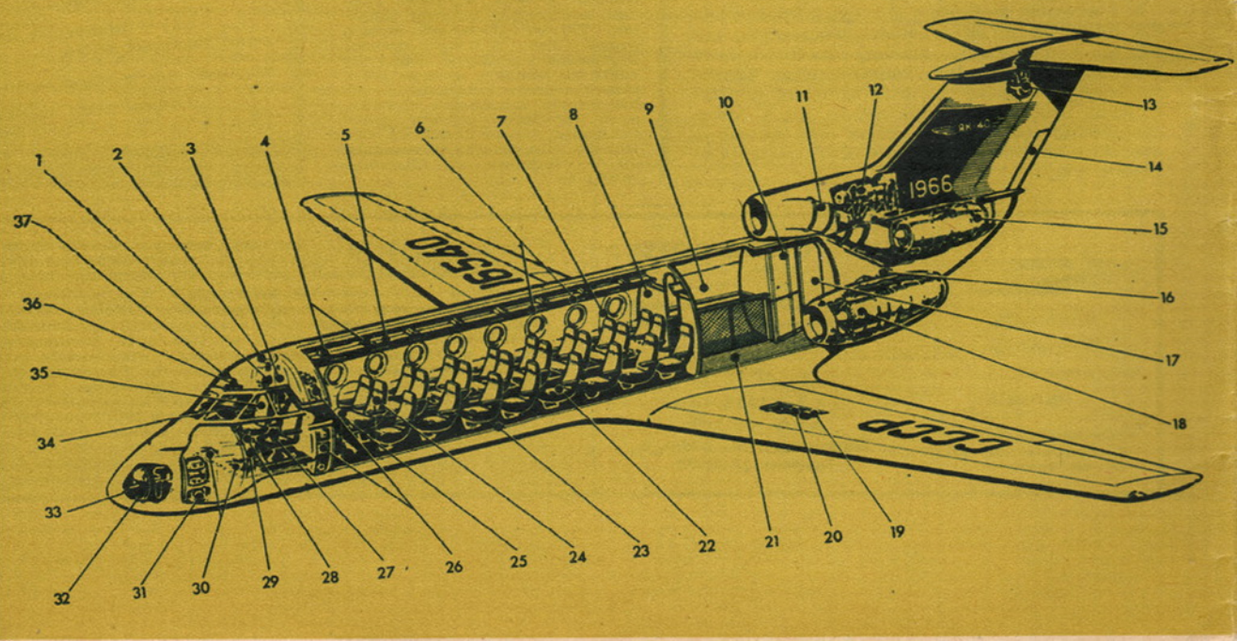
JAK-40

Przekrój perspektywiczny przedstawia samolot Jak-40 do przewozu 24 pasażerów oraz 2 osób załogi na trasach 600—1 600 km z prędkością przelotową 550—600 km/h. Prędkość max. — 700 km/h. Rozbieg i dobieg — 340 do 360 m. Rozpiętość — 25 m, długość — 20 m, pow. nośna — 70 m², ciężar całkowity — 13 150 do 13 700 kG, 3 silniki turbowentylatorowe AI-25 o ciągu łącznym 4 500 kG.

Oznaczenia: 1, 31 — wyposażenie elektryczne, 2, 7 — wyjście zapasowe, 3 — wejście do kabiny załogi, 4 — wentylacja indywidualna, 5 — bagażnik, 6 — oświetlenie kabiny pasażerskiej, 8 — przegroda, 9 — komora bagażowa, 10 — toaleta, 11 — wlot powietrza, 12 — turborozrusznik, 13 — mechanizm przestawiania statecznika, 14 — klapka wyważająca, 15 — silnik środkowy, 16 — pomost wejściowy, 17 — drzwi wejściowe, 18 — silnik boczny, 19 — dźwigar główny, 20 — zbiornik paliwa, 21 — szatnia, 22 — fotele pasażerskie, 23 — kabina pasażerska, 24 — wejście służbowe, 25 — kolektor systemu klimatyzacji, 26 — wyposażenie radionawigacyjne, 27 — fotel I pilota, 28 — sterownica ręczna, 29 — pulpit pilota, 30 — sterownica nożna, 32 — wyposażenie radiowe, 33 — osłona z dielektryku, 34 — tablica przyrządów, 35 — fotel II pilota, 36 — wentylator, 37 — pulpit górny pilota.



Kabina pilotów. U góry — kabina pasażerska.



LOT NOWINY

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

Nr 65 ● CZERWIEC 1967

PO RAZ 25

Już za niespełna tydzień rozpocznie się wielka, doroczna impreza handlowa — XXXVI Międzynarodowe Targi Poznańskie. Jak co roku, tak i tym razem wezmą w niej udział Polskie Linie Lotnicze LOT. Wystąpimy na Targach w podwójnej roli, obie są niezmiernie ważne i odpowiedzialne.

Przede wszystkim będziemy musieli zapewnić licznym krajowym i zagranicznym podróżnym wygodny i szybki przejazd na trasie pomiędzy Warszawą i Poznaniem. W tym celu opracowany został specjalny rozkład połączeń. I tak oto z Warszawy do Poznania startować będą szybkie, 44-osobowe samoloty typu An-24 o godzinie: 11.40, 14.30, 16.30 i 18.30. Lot trwa zaledwie 70 minut. Lot samolotem typu Il-14 (32 osoby) o godzinie 8.50 trwać będzie 80 minut.

Powrót do Warszawy samolotami An-24 o godzinie: 6.00, 13.25, 16.25, 18.25 oraz samolotem Il-14 o godzinie 10.45.

W ruchu międzynarodowym Poznań otrzyma połączenie samolotami Il-18 (87 lub 97 miejsc) z Warszawą i Kopenhagą. Odlot z Warszawy o godz. 8.00, przylot do Poznania o 8.55, odlot 9.45, przylot do Kopenhagi 11.15 (w poniedziałki, czwartki i niedziele). W te same dni w okresie od 12 do 22 czerwca; odlot z Kopenhagi o 12.15, przylot do Poznania 13.50, odlot 14.30, przylot do Warszawy 15.35. Dodajmy, że uruchomione zostały także połączenia INTERFLUGU pomiędzy Berlinem i Poznaniem. Odlot z Berlina 15.40, a z Poznania 7.10. W ten sposób miasto Targów awansowało do roli portu lotniczej komunikacji międzynarodowej.

Drugim zadaniem PLL LOT na XXXVI MTP jest oferowanie towaru, jakim są usługi przewozowe — pasażerskie, towarowe i w lotach wynajętych. W tej dziedzinie mamy już ustaloną markę. Zagraniczni podróżni cenią sobie wygodę i szybkość podróży samolotami PLL LOT, stąd nadsyłane na wiele miesięcy z góry zamówienia od grup turystycznych na loty specjalne. Mamy też wypróbowaną praktykę w innych przewozach, nasze samoloty transportują bowiem delikatne i łatwo psujące się towary jak np. owoce leśne, świeże grzyby, truskawki, wymagające specjalnej opieki ślimaki i żaby dla francuskich i skandynawskich smakoszów oraz narybek węgorza dla polskich rzek i jezior.

Na zakończenie dwie ciekawostki. Oto mało kto wie, że pasażerska komunikacja lotnicza w Polsce jest rówieśniczką Targów Poznańskich. Już bowiem w 1921 roku specjalnie uruchomione z okazji tej imprezy handlowej towarzystwo lotnicze „Aero-Targ" przewoziło pierwszych pasażerów pomiędzy Warszawą i Poznaniem. Poza tym w roku bieżącym PLL LOT biorą udział w Targach już po raz 25.

Jesteśmy przekonani, że i to wystąpienie będzie ze wszech miar udane, przyniesie nam jeszcze jedno osiągnięcie w postaci dobrze spełnionych obowiązków w służbie przewozowej.

Wszystkich naszych sympatyków i pasażerów zapraszamy do pawilonu PLL LOT na XXXVI MTP, gdzie można będzie zapoznać się z rozkładem krajowych i zagranicznych lotów, zarezerwować miejsce w samolocie, wykupić bilet. Do zobaczenia już za parę dni na XXXVI MTP.

DLA WYGODY PASAŻERÓW

NOWA INWESTYCJA PLL LOT NA WARSZAWSKIM LOTNISKU OKĘCIE

Z roku na rok wzrasta ilość pasażerów, korzystających z zagranicznych i krajowych połączeń PLL LOT. Plan na rok bieżący przewiduje przewiezienie 584.600 osób, z tego na liniach zagranicznych — 228.600. Tak więc po raz pierwszy w 39-letniej działalności LOT-u powitamy na pokładach naszych samolotów półmilionowego pasażera roku.

Jak wiadomo, rok bieżący ogłoszony został przez UNESCO Rokiem Międzynarodowej Turystyki. Należy się więc spodziewać znacznie zwiększonego napływu turystów zagranicznych do naszego kraju, którzy skorzystają m.in. z międzynarodowych połączeń LOT-u.

Znane są powszechnie trudności lokalowe w Centralnym Porcie Lotniczym na warszawskim Okęciu. Sprawiają one wiele kłopotów zarówno pasażerom, jak i służbie PLL LOT. W związku z tym podjęta została decyzja polepszenia warunków w obecnym porcie lotniczym poprzez wybudowanie pawilonu przylotowego dla ruchu zagranicznego, parkingu samochodowego o powierzchni 2.500 m kw. oraz specjalnych pomieszczeń dla służby technicznej zagranicznych przedsiębiorstw lotniczych, których samoloty przylatują do Warszawy. Dzięki tej ostatniej inwestycji będzie można poprawić poziom obsługi pasażerskiej w porcie krajowym.

15 maja br. na Okęciu odbyła się uroczystość przekazania przez budowlanych pawilonu przylotowego dworca zagranicznego. Ma on ogólną powierzchnię 800 m kw. Zainstalowano tu pięć tak zwanych ciągów odprawy pasażerów, przybywających do Warszawy. W ciągu dwudziestu minut będzie więc tu można obsłużyć wszystkich pasażerów np. samolotu Il-18 (87—97 osób). Chodzi tu o odprawę paszportową i celną oraz funkcje recepcyjne LOT-u.

Dzięki wybudowaniu przez PLL LOT tego obiektu zwolniona zostanie dotychczas użytkowana część przylotowa dworca zagranicznego i przeznaczona wyłącznie dla pasażerów odlatujących z Warszawy.

Nowo wybudowany parking przyniesie dodatkowo około stu stanowisk dla samochodów. Z płyty przed dworcem krajowym i zagranicznym zostaną wycofane autobusy MZK, które otrzymają specjalnie wybudowaną pętle.

Należy tu podkreślić, że generalnym wykonawcą nowych inwestycji na Okęciu było Warszawskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego „Budomontaż", a realizatorem parkingu — Warszawskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych. Przewidziany czas budowy w stosunku do stosowanego przy tego rodzaju inwestycjach skrócony został trzykrotnie — z 18 do 6 miesięcy. Jest to zasługa całej ekipy budowlanej oraz odpowiedzialnych za przeprowadzenie robót: mgra inż. Andrzeja Brydowskiego i mgra inż. Józefa Potykanowicza z „Budomontażu" oraz inż. Ignacego Cioska z PLL LOT, który spełniał funkcje inspektora nadzoru inwestorskiego.

Realizatorem i inwestorem wspomnianych powyżej przedsięwzięć są Polskie Linie Lotnicze LOT, które przekazały je nieodpłatnie Zarządowi Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, który jest jak wiadomo gospodarzem portu.

1967 — MIĘDZYNARODOWY ROK TURYSTYKI
TURYSTYKA — PASZPORTEM POKOJU

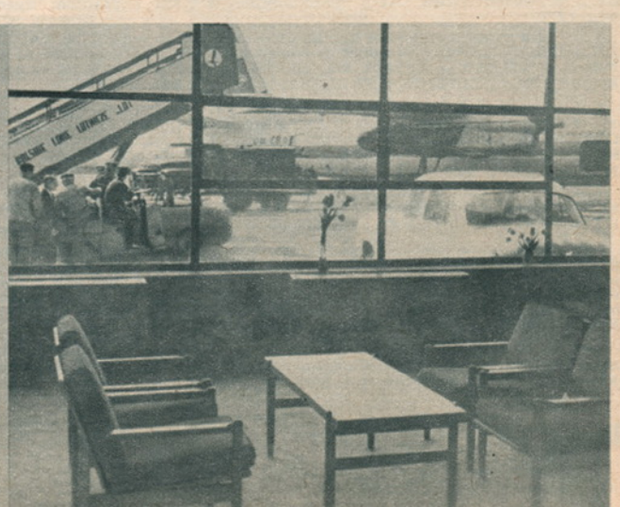
Na uroczystość otwarcia nowego pawilonu przylotowego dworca zagranicznego na Okęciu przybyli m.in.: wiceminister Komunikacji Stanisław Mroczek, przewodniczący ZG ZZTiD Mieczysław Grad, wicedyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego Jerzy Falber, dyrektor Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych Romuald Pawulski, naczelnik portu Medard Konieczny, przedstawiciele władz partyjnych i dzielnicowych, dziennikarze z prasy, radia i telewizji.

Przemówienie inauguracyjne wygłosili: wiceminister Komunikacji Stanisław Mroczek oraz zastępca dyrektora PLL LOT d/s administracyjnych Władysław Zagórski, który podziękował budowniczym za ich ofiarną i dobrą pracę. Dzięki ich wysiłkowi już na progu tegorocznego sezonu turystycznego w dużym stopniu poprawione zostaną warunki odprawy pasażerskiej na dworcu zagranicznym, a potem i na krajowym.

Na zdjęciu: wiceminister Komunikacji Stanisław Mroczek (w środku) w towarzystwie zastępców dyrektora PLL LOT — Roberta Słabego (po lewej) i Władysława Zagórskiego w chwilę po otwarciu pawilonu.

Przestronne wnętrze. Uwagę zwraca estetyczne oświetlenie.

Wygodne fotele zapraszają do pogawędki.



PREZYDENT AUSTRII W PAWILONIE LOTu

Na wiosennych Targach w Wiedniu urządzony został staraniem miejscowych placówek PLL LOT i ORBISU specjalny pawilon, poświęcony polskiej turystyce.

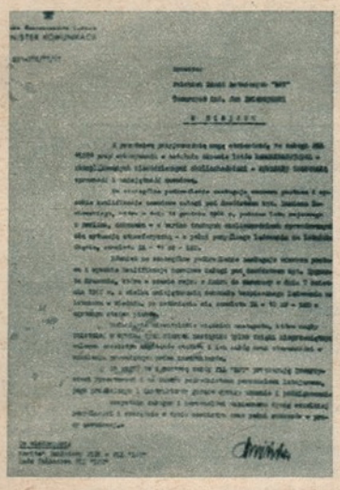
W czasie zwiedzania Targów, do polskiego pawilonu przybył prezydent Austrii Franz Jonas, który przez kwadrans oglądał eksponowane plansze, plakaty, zdjęcia, wyroby ludowe. Prezydent interesował się także możliwościami i specyfiką polskiej turystyki.

Na zdjęciu: prezydent Austrii Franz Jonas w pawilonie turystycznym LOTu i ORBISu. Obok po prawej wiedeński reprezentant PLL LOT — Władysław Skorko.

GRATULACJE

Na ręce dyrektora PLL LOT, inż. Jana Zwierzyńskiego wpłynęło pismo gratulacyjne od ministra Komunikacji Piotra Lewińskiego:

„Z prawdziwą przyjemnością mogę stwierdzić, że załogi PLL „LOT" przy wykonywaniu w ostatnim okresie lotów komunikacyjnych — skomplikowanych niecodziennymi okolicznościami — wykazały doskonałą sprawność i umiejętność zawodową.



Na szczególne podkreślenie zasługuje wzorowa postawa i wysokie kwalifikacje zawodowe załogi pod dowództwem kpt. Damiana Żuchowskiego, która w dniu 14 grudnia 1966 r. podczas lotu rejsowego z Berlina, dokonała — w bardzo trudnych okolicznościach spowodowanych złą sytuacją atmosferyczną — w pełni pomyślnego lądowania na lotniku Okęcie samolotu Il-18 SP-LSD.

Również na szczególne podkreślenie zasługuje wzorowa postawa i wysokie kwalifikacje zawodowe załogi pod dowództwem kpt. Zygmunta Krasonia, która w czasie rejsu z Kairu do Warszawy w dniu 7 kwietnia 1967 r. z wielką umiejętnością dokonała bezpiecznego lądowania na lotnisku w Wiedniu, po zetknięciu się samolotu Il-18 SP-LSD z ogromnym stadem ptaków.

Uniknięcie niewątpliwie ciężkich następstw, które mogły zaistnieć w wyniku tych zdarzeń nastąpiło tylko dzięki nieprzeciętnym walorom osobistym kapitanów statków i ich załóg oraz staranności w szkoleniu prowadzonym przez instruktorów.

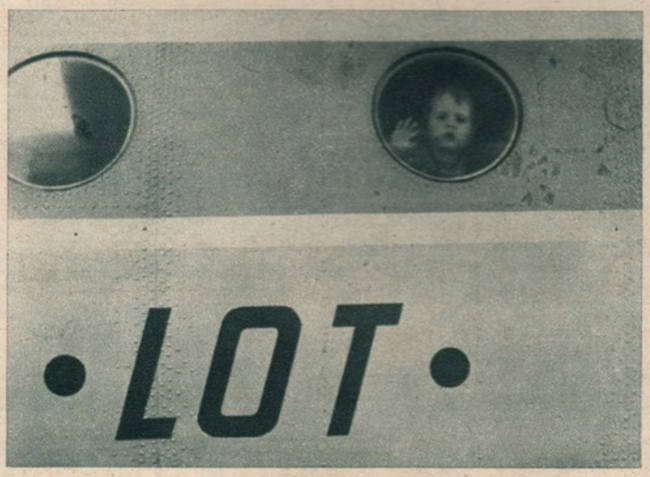
Za czyny te i postawę załóg PLL „LOT" przekazuje Towarzyszowi Dyrektorowi i za Waszym pośrednictwem personelowi latającemu, jego przełożonym i instruktorom gorące wyrazy uznania i podziękowania.

Wszystkim załogom i personelowi naziemnemu życzę wszelkiej pomyślności i szczęścia w życiu osobistym oraz pełni sukcesów w pracy zawodowej".

NAJMILSI PASAŻEROWIE

Gościmy ich coraz częściej na pokładach samolotów LOTu i to zarówno w ruchu krajowym, jak i zagranicznym. Zwykle podróżują pod opieką rodziców lub wychowawców, zdarza się jednak, że udają się w daleką podróż powietrzną same. Ani przez moment nie są jednak pozbawione czujnej, troskliwej opieki ze strony służby naziemnej lotniska, a potem załogi samolotu. Do stewardess mówią wtedy ciociu, a do pilotów — wujku. Interesują się wszystkim dookoła, zadają wiele pytań, chcą wiedzieć jak najwięcej: Dlaczego samolot leci w powietrzu? Dlaczego nie można otworzyć okna? Czy te zabawne domki w dole są prawdziwe? Czy samolot leci szybciej od bociana? Czy babcia na pewno będzie czekała na lotnisku?

Z okazji Dnia Dziecka zamieszczamy ten fotoreportaż, poświęcony naszym najmilszym, małym pasażerom.



NOWI KAPITANOWIE

W Dyrekcji PLL LOT odbyło się spotkanie z nowo mianowanymi kapitanami statków powietrznych oraz z przodującymi pracownikami naszego przedsiębiorstwa. Akty nominacyjne wręczył kapitanom dyrektor PLL LOT.

A oto nasi nowo mianowani kapitanowie samolotów typu Il-18: TADEUSZ HENDZEL — 3-krotny milioner powietrzny, w PLL LOT od 1945 r., STANISŁAW KISZKA — 3,3 mln. km, od 1953 r., STEFAN NOWAK — 3,1 mln km, od 1953 r., ZBIGNIEW PŁOŃSKI — 3,3 mln km, od 1951 r.

Kapitanowie samolotów typu An-24: JÓZEF CIERNIAK — 900 tys. km, od 1962 r., wyróżniony przez Państwową Komisję Egzaminacyjną, ANDRZEJ CIEŚLIKOWSKI — 900 tys. km, od 1962 r., LUCJAN STĘPIEŃ — 900 tys. km, od 1962 r., MIROSŁAW ZAWARTKO — 900 tys. km, pracuje w PLL LOT od 1962 r.

Kapitanowie samolotów typu Il-14: JERZY GRZĘDZIELSKI — 600 tys. km, od 1963 r., LUDOMIR ŚWIECZKO — 200 tys. km, od 1965 r., WŁADYSŁAW WÓJCICKI — 200 tys. km, od 1966 r.

Gratulacje za wyniki w pracy otrzymali także: zasłużony przodownik pracy socjalistycznej — JÓZEF MARCINIAK, mechanik silnikowy oraz przodownik pracy socjalistycznej — HENRYK KUDAJ, mechanik płatowcowy. Za szczególnie aktywny udział w przygotowaniach do tegorocznych obchodów 1 Maja wyróżnieni zostali: EUGENIUSZ BOGUŚ, ZDZISŁAW NOWAK, BRONISŁAW RATAJCZAK i JÓZEF STASIAK.

Serdeczne życzenia dalszych osiągnięć w pracy złożyła nowym kapitanom PLL LOT oraz wyróżnionym pracownikom PLL LOT I sekretarz KD PZPR Warszawa Ochota — Maria Milczarek.

Stoją od lewej kapitanowie: Tadeusz Hendzel, Zbigniew Płoński, Józef Cierniak, Andrzej Cieślikowski, Lucjan Stępień, Mirosław Zawartko, Władysław Wójcicki, Ludomir Swieczko.

NA WYŚCIG POKOJU

Wiele drużyn kolarskich, które przybyły do Warszawy na jubileuszowy Wyścig Pokoju Warszawa — Berlin — Praga skorzystało z połączeń PLL LOT. Na naszych zdjęciach prezentujemy kolarzy belgijskich oraz radzieckich (poniżej).

NA RYBY DO POLSKI

Polskimi rzekami i jeziorami zainteresowali się ostatnio zagraniczni wędkarze. Aby dokładniej zapoznać się z możliwością przyjazdu do naszego kraju po rybackie emocje, grupa osiemnastu przedstawicieli związków wędkarskich, dzienników sportowych i biur podróży odbyła rekonesansową podróż po Polsce. Jak się dowiadujemy, do PLL LOT nadeszły już pierwsze grupowe zamówienia od zachodnioeuropejskich wędkarzy na przylot do Polski w lecie bieżącego roku.

Na zdjęciu od lewej: uczestnicy wędkarskiego rekonesansu — Sven Holmershoj z Kopenhagi, Borge Munk Jensen, redaktor duńskiego pisma „Bedlingske Tidende" oraz kopenhaski reprezentant PLL LOT — Zbigniew Stabeusz.

ZNIŻKI STUDENCKIE

Z dużym zainteresowaniem wśród słuchaczy wyższych uczelni spotkało się wprowadzenie przez Polskie Linie Lotnicze LOT 50-procentowych zniżek studenckich na przeloty krajowe. Ulgi te udzielane są w miarę wolnych miejsc w samolotach w okresie od 15 września do 30 marca każdego roku. O powodzeniu komunikacji lotniczej wśród studentów świadczy najlepiej fakt, że do 30 marca br. skorzystało ze zniżek 8 405 osób. Największą popularnością wśród młodzieży akademickiej cieszyły się linie z Warszawy do Gdańska i Wrocławia.

Przypominamy, że zniżki studenckie udzielane są także z okazji Międzynarodowych Targów Poznańskich w okresie od 1 do 30 czerwca każdego roku na trasie Warszawa — Poznań — Warszawa.

NOTATNIK LOTu ● NOTATNIK LOTu

W Potigny we Francji zorganizowany został konkurs w ramach imprez polonijnych dla uczczenia Tysiąclecia Państwa Polskiego. Pierwszą nagrodę w postaci bezpłatnego przelotu samolotem PLL LOT do Polski i z powrotem, zdobył mieszkaniec Potigny, Piotr Doktorczyk, z zawodu księgowy. Spędził on tydzień w Polsce.

*

Na kwietniowe uroczystości oświęcimskie przybyli do Polski byli więźniowie hitlerowskich obozów śmierci. I tak na pokładzie dwóch Iłów-18, należących do PLL LOT przyleciała z Paryża 194-osobowa wycieczka. Inna grupa 30 Francuzów leciała trasą przez Wiedeń do Katowic. Samolotami LOTu przybyły także większe grupy z Belgii, Grecji, Jugosławii i Holandii. Wszyscy uczestnicy wycieczek na uroczystości oświęcimskie korzystali ze znacznych zniżek lotniczych.

*

Siedmiu pracowników bazy transportowej PLL LOT otrzymało odznaki zasłużonego kierowcy: srebrną — Władysław Olejnik, brązowe — Jerzy Buza, Ryszard Kawka, Mieczysław Koseski, Marian Obłucki, Zdzisław Pokrzywnicki oraz Zygmunt Szymański. Około czterdziestu procent kierowców zatrudnionych w PLL LOT posiada już brązowe, srebrne i złote odznaki wzorowego kierowcy. Jak oświadczył kierownik Wydziału Komunikacji DRN Ochota — Stanisław Peresada, PLL LOT mają nie tylko znakomitych pilotów, ale również doskonałych kierowców. Pojazdy samochodowe LOTu są zawsze we wzorowym stanie technicznym.

*

W Polsce bawiła grupa dyrektorów biur podróży z Finlandii, Danii, Austrii i Anglii, którzy zapoznali się z walorami turystycznymi naszego kraju. Na trasie z Gdańska do Krakowa i ze Szczecina do Warszawy skorzystali oni z krajowych połączeń LOTu.

Z PIERWSZOMAJOWEGO ŚWIĘTA

Dużo oklasków i wyrazów sympatii zebrała grupa pracowników PLL LOT, uczestnicząca w warszawskim pochodzie pierwszomajowym. Podobały się zwłaszcza nasze „latające dziewczęta" — stewardessy. Chwalono je za wdzięk, urodę i zgrabne mundurki.

LATAJĄCY TURYŚCI

W Warszawie gościliśmy ostatnio kilkudziesięcioosobową wycieczkę turystów amerykańskich, którzy skorzystali z europejskich połączeń PLL LOT na trasie Amsterdam — Warszawa — Moskwa. Zadowolone, uśmiechnięte miny świadczą najlepiej, że podróż polskim samolotem była wygodna i przyjemna. Turystów amerykańskich witał na lotnisku Okęcie kierownik działu akwizycji PLL LOT — inż. Antoni Czarnota.

ROZMOWY NA LOTNISKU

Pan ABOU AKL przybył do Warszawy z dalekiego Libanu, na czele grupy studentów. Rozmawialiśmy z nim na lotnisku Okęcie, gdy młodzi turyści oczekiwali na odlot polskim samolotem do Bejrutu.

— Dla mnie Polskie Linie Lotnicze LOT — mówi pan Abou Akl — to dalekie wspomnienie, jeszcze z przedwojennych czasów. Warszawa posiadała wtedy połączenie z Bejrutem i czasami wybierałem się na lotnisko, by choć popatrzeć na skrzydlatego gościa z dalekiego, północnego, tak dla nas egzotycznego kraju. Gdy w roku ubiegłym nasza prasa podała, że LOT wznawia swe tradycyjne połączenie do Libanu zrobiło mi się jakoś ciepło na sercu. To tak jakbym miał spotkać po latach dawno nie widzianego przyjaciela. Oczywista, że wybrałem się na lotnisko, aby znowu zobaczyć samolot z Polski ze stylizowanym znakiem lecącego ptaka. Tym razem jednak byłem mile zaskoczony — myślałem, że będzie to jak dawniej mała maszyna, a tu na bejruckim lotnisku wylądował potężny, czteromotorowy Il-18. To było przyjemne przeżycie.

Nie wiedziałem jeszcze wtedy, że uda mi się zrealizować dawne pragnienie odwiedzenia waszego ciekawego, egzotycznego kraju. Na szczęście zaczęła się rozwijać turystyka lotnicza z Libanu do Polski. Nasi turyści odwiedzają również i inne miasta Europy, ale propozycja przelotu do Paryża, połączonego z krótkim ale ciekawym pobytem w Warszawie jest silnym magnesem. Zwłaszcza, że bilet wcale nie jest droższy, niż gdybyśmy bezpośrednio polecieli do Francji. Zdecydowaliśmy się i z grupą studentów wyruszyliśmy polskim samolotem w daleką podróż na północ i potem na zachód Europy.

Wrażeń jest tyle, że trudno mi je wymienić. Zaskoczeni byliśmy przede wszystkim waszą gościnnością. Jej zapowiedź dała się już odczuć na pokładzie samolotu PLL LOT. Miłe uśmiechnięte stewardessy, świetni piloci, sprawna obsługa, znakomite jedzenie. Wszystko to

jeszcze bardziej podniecało nasze pragnienie zobaczenia choć przez kilka dni waszej stolicy. Nie rozczarowaliśmy się, polscy studenci czynili wszystko, aby krótki pobyt był dla nas jak najwartościowszy, najciekawszy.

Oglądaliśmy zdjęcia zburzonej Warszawy i aż wierzyć nam się nie chciało, że tu tak było jeszcze przed dwudziestu laty. To tak niewiele czasu, a tyle zdołaliście już zrobić.

Mamy nadzieję, że turystyka między Libanem i Polską będzie stale się rozwijać i to nie tylko w jednym kierunku. Słyszałem, że w tym roku przybędzie do Polski 4 tysiące libańskich turystów, my natomiast nawiązaliśmy kontakty z polską organizacją studencką i mamy nadzieję, że uda nam się doprowadzić do wymiany grup turystycznych. To byłoby bardzo korzystne dla obu krajów.

Opuszczając Warszawę pragniemy przekazać miłym gospodarzom nasze najlepsze podziękowania za ich trud i gościnność, a personelowi PLL LOT za znakomitą podróż na całej trasie od Bejrutu przez Warszawę do Paryża i z powrotem. Staliśmy się teraz waszymi prawdziwymi przyjaciółmi i gorąco będziemy propagować lotnicze wycieczki do Polski. Sami też pragniemy tu wrócić, tym razem już na dłużej, aby zobaczyć również Kraków, Gdańsk i Wrocław, a może nawet i słynne jeziora mazurskie, o których tak wiele słyszeliśmy.

SZYBKO I PRZYJEMNIE

Włoskie Biuro Podróży „Edentours" z Turynu zorganizowało szybką i pełną wrażeń wycieczkę lotniczą po Europie dla 38 turystów. Na trasie z Zurychu do Warszawy, a następnie do Wiednia skorzystali oni z połączeń PLL LOT. W czasie pobytu w naszym kraju zwiedzili stolicę.

Zdjęcia w numerze: Marian Kobrzyński, Zbigniew Lewandowski, Archiwum PLL LOT.

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Redaktor odpowiedzialny: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 23 (830) z dnia 4 czerwca 1967 r. „Skrzydlatej Polski".